

Nydegasse 11/13  
3011 Bern

Telefon 031 633 77 76  
Telefax 031 634 51 59

www.be.ch/agr

Sachbearbeiterin:  
G.-Nr:  
Mail:

Nadine von Schroeder  
2017.JGK.7115  
nadine.vonschroeder@be.ch

21. August 2020

## **GESAMTENTSCHEID**

gemäss Art. 88 Abs. 6 BauG/Art. 9 KoG



### **A. Aus den Akten**

Gemeinde: Bern

Gesuchstellerin: Bauherrngemeinschaft «Dr nöi Breitsch»,  
bestehend aus Stadt Bern, Energie Wasser Bern und  
BERNMOBIL (Städtische Verkehrsbetriebe Bern)

Alle vertreten durch das Tiefbauamt der Stadt Bern, Bundes-  
gasse 38, Postfach, 3001 Bern

#### **1. Gegenstand:**

**Überbauungsordnung (Strassenplan) «Sanierung Gleisan-  
lagen Breitenrain» Teilprojekte 1, 3 und 4 mit Baugesuch  
bestehend aus:**

##### **Teilprojekt 1 «Umgestaltung Breitenrainplatz»:**

- Übersichtsplan 1:2000 vom 17.12.2015
- Situationsplan 1:500, Grundbuchplan Nr. 2557+ vom  
22.12.2015
- Situationsplan 1:200, Strassen- und Gleisbau vom  
17.12.2015
- Situationsplan 1:500 / Querprofil 1:100, Fahrleitung vom  
17.12.2015
- Situationsplan 1:200, Gestaltungsplan vom 17.12.2015
- Situationsplan 1:200, Werkleitungen vom 17.12.2015
- Situationsplan 1:200, Landerwerb vom 17.12.2015
- Längenprofil Gleisbau 1:500 / 50 vom 17.12.2015
- Normalprofil 1:50 vom 17.12.2015
- Querprofil 1:100 vom 17.12.2015

## Weitere Unterlagen:

- Amtliche Baugesuchformulare 1.0, 3.0, HFB
- Technischer Bericht, Teilprojekt TP 1 vom 17.12.2015
- Technischer Bericht, Sanierung Gleichrichteranlage «Breitenrainplatz» vom 05.08.2015
- Gutachten Begegnungszone / Tempo-30-Zone vom 01.06.2015
- Situationsplan 1:200, Absteckungsplan vom 18.09.2015
- Aussteckungskonzept vom 11.01.2016

**Teilprojekt 3 «Sanierung Abwasseranlage Breitenrain»:**

- Übersichtsplan 1:2000 vom 17.12.2015
- Situationsplan 1:500, Grundbuchplan Nr. 2557+ vom 22.12.2015
- Situationsplan 1:500, Grundbuchplan Nr. 2538+ (Rodtmattstrasse) vom 22.12.2015
- Situationsplan 1:500, Grundbuchplan Nr. 2538+ (Militärstrasse) vom 22.12.2015
- Situationsplan 1:200, Werkleitungen vom 17.12.2015
- Situationsplan 1:200, Werkleitungen Rodtmattstrasse vom 17.12.2015
- Situationsplan 1:200, Werkleitungen Militärstrasse vom 17.12.2015
- Normalprofil 1:50 vom 17.12.2015
- Längsenprofil 1:500 / 50, Kanalisation Rodtmattstrasse vom 17.12.2015
- Längsenprofil 1:500 / 50, Kanalisation Militärstrasse vom 17.12.2015

## Weitere Unterlagen:

- Amtliches Baugesuchformular 1.0
- Technischer Bericht, Teilprojekt TP 3 vom 17.12.2015

**Teilprojekt 4 «Sanierung Rodtmattstrasse»:**

- Übersichtsplan 1:2000 vom 17.12.2015
- Situationsplan 1:500, Grundbuchplan Nr. 2538+ (Breitenrainplatz bis Parkstrasse) vom 22.12.2015
- Situationsplan 1:500, Grundbuchplan Nr. 2538+ (Parkstrasse bis Guisanplatz) vom 22.12.2015
- Situationsplan 1:200, Strassen- und Gleisbau vom 17.12.2015
- Situationsplan 1:500 / Querprofil 1:100, Fahrleitung vom 17.12.2015
- Situationsplan 1:200, Gestaltung (Abschnitt Breitenrainplatz bis Parkstrasse) vom 17.12.2015
- Situationsplan 1:200, Werkleitungen Rodtmattstrasse vom 17.12.2015
- Situationsplan 1:200, Landerwerb (Abschnitt Breitenrainplatz bis Parkstrasse) vom 17.12.2015

- Situationsplan 1:200, Strassen- und Gleisbau vom 17.12.2015
- Situationsplan 1:200, Gestaltung (Abschnitt Parkstrasse bis Tellstrasse) vom 17.12.2015
- Situationsplan 1:200, Werkleitungen vom 17.12.2015
- Situationsplan 1:200, Landerwerb (Abschnitt Parkstrasse bis Tellstrasse) vom 17.12.2015
- Situationsplan 1:200, Strassen- und Gleisbau vom 17.12.2015
- Situationsplan 1:200, Gestaltung (Abschnitt Tellstrasse bis Guisanplatz) vom 17.12.2015
- Situationsplan 1:200, Landerwerb (Abschnitt Tellstrasse bis Guisanplatz) vom 17.12.2015
- Längenprofil Gleisbau 1:500 / 50 vom 17.12.2015
- Normalprofile 1:50 vom 17.12.2015
- Querprofile 1:100 vom 17.12.2015
- Situationsplan 1:100, Profil Haltestrasse 1:100, Gestaltung (Abschnitt Haltestelle Parkstrasse) vom 17.12.2015

## Weitere Unterlagen:

- Amtliche Baugesuchformulare 1.0, 3.0, HFB
- Technischer Bericht, Teilprojekt TP 4 vom 17.12.2015
- Gutachten Tempo-30-Zone vom 01.06.2015

Publikation:	13. Januar 2016 (Anzeiger Region Bern)
Öffentliche Auflage:	11. Januar 2016 – 17. Februar 2016
Gemeinderatsbeschluss:	21. September 2016
Stadtratsbeschluss:	16. Februar 2017
Einsprachen:	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Franziska Inaebnit, Rodtmattstrasse 53, 3014 Bern</li><li>2. Elisabeth Wegmüller, Schänzlihalde 21, 3013 Bern <u>vertreten durch Dr. Christophe Rosat, Dufourstrasse 18, Postfach, 3000 Bern 6</u></li><li>3. Agostino Cafiero, Waldriedstrasse 54, 3074 Muri, und Restaurant Grotto Ticino Pizzeria Cafiero, Domenico Cafiero, Einzelfirma, Breitenrainplatz 26, 3014 Bern <u>beide vertreten durch Conradin Bluntschli, ambral- aw, Marienstrasse 18, 3005 Bern</u></li><li>4. Bernard Maissen, Breitenrainstrasse 14, 3013 Bern</li></ol>

José Richterich, Breitenrainstrasse 14, 3013 Bern  
Stefan und Maria José Schnyder-Lopez, Breitenrainstrasse 14, 3013 Bern  
Homero Reséndez, Allmendstrasse 10, 3014 Bern  
Marianne Lehmann, Kasernenstrasse 48, 3013 Bern

alle vertreten durch Conradin Bluntschli, ambrallaw, Marienstrasse 18, 3005 Bern

5. Daniel Kettiger, Birkenweg 61, 3013 Bern

vollumfänglich und rechtsgenügend zurückgezogen am 09.01.2020

6. Ashraf Kasmani,  
Natalie Jäger und Hans-Ulrich Schüpbach,  
Marianne Schwander,  
Sybille Oetliker,  
Susanne Sibold und Walter Sibold,  
Heinz Rau,  
alle Kasernenstrasse 47, 3013 Bern, sowie  
Jean-René Leidner und Armida Maria Leidner,  
Chemin du Village 47, 1012 Lausanne

alle vertreten durch Daniel Kettiger, Birkenweg 61, 3013 Bern

vollumfänglich und rechtsgenügend zurückgezogen am 7. März 2018

7. FDP Stadt Bern, Sektion Bern Nord, Neuengasse 20, 3011 Bern

Philippe Hegi, Allmendstrasse. 9, 3014 Bern  
Dominik Lehmann, Breitfeldstrasse 36, 3014 Bern  
Olivier Buri, Melchtalstrasse 26, 3014 Bern

alle vertreten durch die FDP Stadt Bern, Sektion Bern Nord, Neuengasse 20, 3011 Bern

8. Dialog Nordquartier, Quartierkommission Stadtteil V, Postfach 143, 3000 Bern 22

9. Lorraine-Breitenrain-Leist, p.Adr. Patrick von Burg, Präsident, Schmiedweg 6, 3013 Bern

10. Leist Bern Nord, Postfach 415, 3000 Bern 22

11. IG Wankdorf, p.Adr. Urs Frieden, Parkstrasse 46,

3014 Bern

12. Touring Club Schweiz, Sektion Bern, Landesteil  
Bern-Mittelland, Thunstrasse 61, Postfach 310,  
3000 Bern 6

Einsprachen nach  
Art. 61 Abs. 3 BauG:

keine

Rechtsverwahrungen:

1. Elisabeth Wegmüller, Schänzlihalde 21, 3013 Bern

vertreten durch Dr. Christophe Rosat, Dufourstrasse 18, Postfach, 3000 Bern 6

2. Agostino Cafiero, Waldriedstrasse 54, 3074 Muri,  
und Restaurant Grotto Ticino Pizzeria Cafiero,  
Domenico Cafiero, Einzelfirma, Breitenrainplatz 26,  
3014 Bern

beide vertreten durch Conradin Bluntschli, ambralaw, Marienstrasse 18, 3005 Bern

3. Bernard Maissen, Breitenrainstrasse 14, 3013  
Bern

José Richterich, Breitenrainstrasse 14, 3013 Bern  
Stefan und Maria José Schnyder-Lopez, Breitenrainstrasse 14, 3013 Bern  
Homero Reséndez, Allmendstrasse 10, 3014 Bern  
Marianne Lehmann, Kasernenstrasse 48, 3013  
Bern

alle vertreten durch Conradin Bluntschli, ambralaw, Marienstrasse 18, 3005 Bern

4. Baumann Verwaltungen und Treuhänd AG, vertreten durch Daniel Hoffmann, Bonstettenstrasse 3, Postfach 528, 3000 Bern 9

Lastenausgleichsansprüche:

vgl. Einsprache Nr. 2

Beschwerde nach Art. 65b VRPG: BGE vom 22. März 2018

## 2. Gegenstand

Geringfügige Änderung nach Art. 122 Abs. 7 BauV  
Ergänzende Projektunterlagen  
bestehend aus:

- Korrektur Landerwerbsplan (Präzisierung im Landerwerbsplan Abschnitt Breitenrainplatz bis Parkstrasse), Situationsplan 1:200 vom 4.4.2017

	Weitere Unterlagen: - Lärmbeurteilung gemäss Art. 36 LSV und Sanierungsprojekt – Rodtmattstrasse und Antrag für Erleichterungen vom 18.10.2016
Publikation:	5. April und 7. April 2017 (Anzeiger Region Bern)
Öffentliche Auflage:	7. April 2017 – 8. Mai 2017
Gemeinderatsbeschluss:	8. November 2017
Einsprachen:	keine
Rechtsverwahrungen:	keine
Lastenausgleichsansprüche:	keine
Publikation nach Art. 122 Abs. 8 BauV:	20. Dezember 2017

## **B. Sachverhalt**

### **1. Vorgeschichte**

1.1 Entlang der Hauptstrasse Kursaal – Guisanplatz im Breitenrainquartier werden in den kommenden Jahren umfassende Aufwertungs- und Sanierungsarbeiten vorgenommen. Gleisanlagen, Werkleitungen und Strassen werden saniert, Plätze umgestaltet und in Teilabschnitten Tempo 30 eingeführt. Mittels eines Projektwettbewerbs wurde die Umgestaltung des Breitenrainplatzes entworfen und zusammen mit den gleichzeitig auszuführenden Sanierungen der Gleis- und Abwasseranlagen in der Gemeindeabstimmung über den Ausführungskredit vom 14. Juni 2015 beschlossen.

Die zu genehmigende Planung mit den Teilprojekten TP 1 (Breitenrainplatz), TP 3 (Abwasseranlagen) und TP 4 (Rodtmattstrasse) beschränkt sich auf den Bereich Breitenrainplatz – Guisanplatz und wurde mit dem Tiefbauamt der Stadt Bern ab 2014 koordiniert.

1.2 Mit der Neugestaltung des Breitenrainplatzes (TP 1) und der Einführung der Tempo-30-Zone werden die Voraussetzungen für ein Koexistenz Regime zwischen motorisiertem Verkehr, öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr geschaffen. Der motorisierte Verkehr, die Busse und die Velofahrer werden im Kreis um die Traminsel geführt. Durch die Abkoppelung der Breitenrainstrasse entsteht im Nordwesten des Platzes ein verkehrsbereuhigter Raum, welcher mit Bäumen und Sitzbänken zu einer Begegnungszone umgestaltet wird. Die baulichen Anpassungen zusammen mit der Tempo-20-Zone zwischen den Einkaufszentren ermöglichen ein verlangsamtes, gleichzeitiges Nebeneinander von ver-

schiedenen Verkehrsteilnehmenden, dem Tram und den Bussen, den Fussgängern, den Velo - und den Autofahrern. Bestandteil der Sanierung Gleisanlagen Breitenrain ist auch die Erneuerung von Werkleitungen. Bei der Sanierung der Abwasseranlage Breitenrain handelt es sich um das Teilprojekt 3 (TP 3).

In der Rodtmattstrasse werden alle Tramgleise ersetzt und Gas- und Wasserversorgungsleitungen saniert (TP 4). Der Strassenraum wird aufgeweitet und voraussichtlich Tempo-30 eingeführt. Die bestehende Längsparkierung bleibt wie bis anhin auf der Strassenebene. In der Kurve beim Guisanplatz dient neu ein Mittelstreifen als Abbiegehilfe für die Tell und – und Wankdorfstrasse. Velofahrer erhalten stadteinwärts mehr Raum und mehr Sicherheit durch einen grösseren Abstand zu den Gleisachsen. Die stadtauswärts führende Haltestelle Parkstrasse wird gegenüber der Haltestelle stadteinwärts verschoben.

## 2. Verfahren

- 2.1 Die Überbauungsordnung inklusive Baugesuch wurde am 9. Mai 2014 beim Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) zur Vorprüfung eingereicht.
- 2.2 Die sachliche Zuständigkeit des AGR ergibt sich aus Art. 61 des kantonalen Baugesetzes vom 9. Juni 1985 (BauG; BSG 721.0) i.V. mit Art. 122b lit. e der kantonalen Bauverordnung vom 6. März 1985 (BauV; BSG 721.1) und aus Art. 4 Abs. 2 und Art. 5 des kantonalen Koordinationsgesetzes vom 21. März 1994 (KoG; BSG 724.1).

Mit dem Verfahrensprogramm nach Art. 6 Abs. 2 KoG legte das AGR am 19. Juni 2014 das *Nutzungsplanverfahren* als Leitverfahren im Sinne des KoG fest und übertrug die Verfahrensleitung an Béatrice Chatton, Raumplanerin im AGR.

- 2.3 Die Verfahrensleiterin holte im Vorprüfungsverfahren bei den folgenden kantonalen Amtsstellen die erforderlichen Amts- und Fachberichte bzw. Stellungnahmen ein:
- Bundesamt für Verkehr BAV
  - Eidgenössisches Starkstrominspektorat ESTI
  - Stadt Bern, Bauinspektorat
  - Energie Wasser Bern ewb
  - Amt für Wasser und Abfall AWA
  - beco Immissionsschutz
  - Tiefbauamt TBA / Obergerienieurkreis OIK II
  - Amt für Umwelt und Energie AUE
  - Fachstelle für hindernisfreies Bauen procap
  - Tiefbauamt TBA Fachstelle Lärmschutz

Diese Berichte und die zugehörigen Unterlagen liegen vor; auf die Ergebnisse ist in den nachfolgenden Erwägungen näher einzugehen.

## 3. Vorprüfung und Beschluss Gemeinde

- 3.1 Am 20. August 2014 wurde mit dem Tiefbauamt der Stadt Bern eine erstellte Themenliste aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen der Fachstellen diskutiert. In der Folge wurden verschiedene Dokumente überarbeitet und am 16. Januar 2015 zusammen mit dem neuen Baugesuch zur Tramhaltestelle Parkstrasse zur Vorprüfung eingereicht.
- 3.2 Mit dem Vorprüfungsbericht vom 28. Mai 2015 hat das AGR eine Übersicht über die im Vorprüfungsverfahren aufgedeckten Probleme der Stadt Bern unterbreitet. Am 11. August

2015 wurden der materielle Handlungsbedarf und das weitere Vorgehen mit dem Tiefbauamt der Stadt Bern und dem beauftragten Planungsbüro besprochen.

- 3.3 Im Vorprüfungsverfahren wurde das ESTI als Bewilligungsbehörde für vorlagepflichtige elektrische Anlagen zur Stellungnahme eingeladen. Die Vorbehalte aus den Fachberichten vom 2. Juli 2014 und 6. Februar 2015 konnten mit dem ESTI bereinigt werden. Die Plangenehmigungsverfügungen für die elektrischen Anlagen liegen seit dem 22. März 2017 vor.
- Die Bewilligung des ESTI für die Gleichrichteranlage auf dem Breitenrainplatz wurde von Energie Wasser Bern eingeholt. Aufgrund der Verzögerungen im Projekt ist die auf drei Jahre befristete Bewilligung inzwischen abgelaufen. Die Bewilligung wird von der Stadt Bern erneut eingeholt. Mit den Bauarbeiten darf erst mit Vorliegen der ESTI-Bewilligung begonnen werden.
- 3.4 Vorbehalte zum Langsamverkehr bei der Stauffacherstrasse und Moserstrasse wurden mit dem OIK II vor dem Hintergrund des Koexistenz-Prinzips bereinigt. Zu den Verkehrsmassnahmen vgl. Ziff. Erwägung C, Kapitel 1.4.
- 3.5 Mit dem 2. Verfahrensprogramm nach Art. 6 Abs. 2 KoG vom 20. August 2015 wurden die überarbeiteten Akten dem BAV und dem Bauinspektorat der Stadt Bern zur nochmaligen Überprüfung zugestellt.
- 3.6 Der abschliessende Vorprüfungsbericht vom 4. November 2015 kommt zum Schluss, dass die meisten Punkte aus der Vorprüfung bereinigt werden konnten. Die Stellungnahme des BAV vom 27. Oktober 2015 führt jedoch mehrere Auflagen bautechnischer Natur auf.
- 3.7 Für die technische Prüfung der Gleisanlagensanierung wurde das Bundesamt für Verkehr (BAV) beigezogen. In seiner Stellungnahme vom 27.10.2015 listet das BAV neun bautechnische Mängel auf, welche bis auf deren zwei von BERNMOBIL behoben werden konnten. Das BAV legt die maximale Neigung der Quergefälle der Perrons auf 2% fest. Im Projekt weisen im TP 1 die Aussenperrons ein Quergefälle von 2.7% bzw. 3% auf, im TP 4 beträgt das Quergefälle der Perrons 3%. BERNMOBIL beantragt die Gewährung der erhöhten Quergefälle bei der Genehmigungsbehörde.
- 3.8 Aufgrund der Vorbehalte des Vorprüfungsberichtes von 4.11.2015 wurde die Durchfahrts- und Arbeitsbreite der Berufsfeuerwehr im Überbauungsplan gesichert und die Forderungen der Fachstelle für hindernisfreies Bauen weitgehend berücksichtigt. Die neu zu erstellende Gleichrichteranlage, welche unterirdisch auf dem Breitenrainplatz zu stehen kommt, wurde vom BAV stichprobenweise überprüft. Dabei wurden keine Widersprüche zu den gesetzlichen Grundlagen festgestellt
- 3.9 In der Folge wurden die Unterlagen der Überbauungsordnung (Strassenplan) «Sanierung Gleisanlagen Breitenrain» Teilprojekte 1, 3 und 4 mit Baugesuch vom 11. Januar 2016 bis 17. Februar 2016 öffentlich aufgelegt. Während dieses Zeitraums gingen zwölf Einsprachen und 4 Rechtsverwahungen ein. Alle Einsprachen sowie die Rechtsverwahungen blieben nach den Einspracheverhandlungen aufrechterhalten. Mit Schreiben vom 7. März 2018 und 20.01.2020 wurden zwei Einsprachen vollumfänglich und rechtsgenügend zurückgezogen.
- 3.10 Am 21. September 2016 hat der Gemeinderat der Stadt Bern und am 16. Februar 2017 der Stadtrat die Überbauungsordnung (Strassenplan) «Sanierung Gleisanlagen Breitenrain» Teilprojekte 1, 3 und 4 mit Baugesuch beschlossen.



- 3.11 Im Rahmen der öffentlichen Auflage zum Teilprojekt 4 der Sanierung der Gleisanlagen Breitenrain wurde mit einer Einsprache die fehlende Lärmbeurteilung und Sanierung der Rodtmattstrasse bemängelt. Im Zuge dessen hat das Tiefbauamt der Stadt Bern entschieden ein Lärmgutachten zu erstellen und dieses nachträglich mit einem korrigierten Landerwerbsplan für den Abschnitt Breitenrainplatz bis Parkstrasse öffentlich aufzulegen.
- 3.12 Am 31. Oktober 2016 sind beim AGR die Unterlagen der Lärmbeurteilung gemäss Art. 36 LSV mit Sanierungsprojekt Rodtmattstrasse und Antrag für Erleichterungen eingegangen. Daraufhin wurde eine Stellungnahme von der Fachstelle Lärmschutz des kantonalen Tiefbauamtes eingeholt. Diese hält im Prüfbericht vom 24. Oktober 2016 fest, dass das Sanierungsprojekt Rodtmattstrasse der Stadt Bern der Lärmschutzverordnung entspricht und stimmt den Erleichterungen nach Art 14 LSV für 44 Liegenschaften zu. Mit ergänzendem Vorprüfungsbericht vom 30. November 2016 wurde dies der Stadt Bern mitgeteilt.
- 3.13 Die geringfügige Änderung mit den Unterlagen der Lärmbeurteilung gemäss Art. 36 LSV inkl. Sanierungsprojekt Rodtmattstrasse und Antrag für Erleichterungen sowie der korrigierte Landerwerbsplan für den Abschnitt Breitenrainplatz bis Parkstrasse wurde vom 7. April 2017 bis 8. Mai 2017 öffentlich aufgelegt. Während dieses Zeitraums gingen keine Einsprachen ein.
- 3.14 Der Gemeinderat der Stadt Bern beschloss am 8. November 2017 die geringfügige Änderung.
- 3.15 Nach Aufforderung des AGR wurde am 20. Dezember 2017 im Anzeiger der Region Bern die Publikation des Beschlusses des Gemeinderates zur geringfügigen Änderung nach Art. 122 Abs. 8 BauV nachgeholt.

## **C. Erwägungen**

### **1. Zur Überbauungsordnung**

- 1.1 Das AGR genehmigt gemäss Art. 61 BauG Vorschriften und Pläne der Gemeinden, wenn sie rechtmässig und mit den übergeordneten Planungen vereinbar sind.
- Nach Anhörung des Gemeinderates und der betroffenen Grundeigentümer kann das AGR nicht genehmigungsfähige Pläne und Vorschriften im Genehmigungsbeschluss ändern, soweit dadurch nicht unzulässig in die Gemeindeautonomie eingegriffen wird. Zudem entscheidet das AGR im Genehmigungsverfahren über die unerledigten Einsprachen.
- 1.2 Die Unterlagen zur Überbauungsordnung (Strassenplan) «Sanierung Gleisanlagen Breitenrain» Teilprojekte 1, 3 und 4 mit Baugesuch wurden dem AGR am 11. Dezember 2017 zur Genehmigung eingereicht.
- 1.3 Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens holte das AGR erneut eine Stellungnahme des BAV ein, da zwei Mängel aus der Vorprüfung nicht behoben werden konnten. Mit Schreiben vom 22. März 2018 hält das BAV fest, dass am 12. März 2018 eine Besprechung unter Teilnahme von Vertretern von BERNMOBIL und des BAV stattfand. BERNMOBIL sagte zu, das Projekt hinsichtlich der Haltestelle Breitenrain so abzuändern, dass der Perron ein Quergefälle von 2% aufweist. Die gewünschten Anpassungen des BAV im Bereich der Haltestelle Breitenrain wurden in den Ausführungsplänen vorgenommen. In Bezug auf die Haltestelle Parkstrasse ist eine Anpassung aufgrund von Fixpunkten, namentlich Hauszu-

gängen, Gartenmauern und Bäumen nicht möglich. Das BAV stimmt mit der Stellungnahme vom 22. März 2018 der Haltestrasse Parkstrasse ohne Anpassung zu.

- 1.4 Auf dem Breitenrainplatz ist ein neues Tramdepot im Zentrum sowie eine neue gebündelte Bushaltestelle in der Stauffacherstrasse vorgesehen. Der westliche Platzbereich soll zur autofreien Zone werden, auf dem künftig der Markt stattfindet. Der daran angrenzende Abschnitt der Breitenrainstrasse soll bis zur Elisabethenstrasse für den motorisierten Verkehr gesperrt werden. Der Autoverkehr wird einspurig um die Tramhaltestelle herumgeführt. Die Rodmattstrasse, die Stauffacherstrasse und der südliche Teil des Breitenrainplatzes solle zur Tempo-30-Zone werden. Im Norden des Breitenrainplatzes ist eine Begegnungszone vorgesehen.

Für die Teilprojekte wurden Anfang 2016 kommunale Strassenpläne aufgelegt, welche Gegenstand des vorliegenden Genehmigungsverfahrens sind und auch die obengenannten Verkehrsmassnahmen enthielten. Im Rahmen der Genehmigungsarbeiten wurde festgestellt, dass diese Verkehrsmassnahmen in einem separaten Verfahren nach Strassenverkehrsrecht zu planen und zu beurteilen sind. Die ursprünglich in den Strassenplänen integrierten Verkehrsmassnahmen wurden in ein strassenverkehrsrechtliches Bewilligungsverfahren ausgegliedert. Das Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis II, stimmte ihnen mit Verfügung vom 19. April 2018 zu. Am 2. Mai 2018 wurde die Verkehrsbeschränkungen im Anzeiger Region Bern publiziert. Gegen die Einrichtung einer Begegnungszone auf der Nordseite des Breitenrainplatzes und das Fahrverbot für motorisierten Verkehr auf der Breitenrainstrasse wurden Beschwerden beim Regierungsstatthalteramt (RSA) Bern-Mittelland erhoben. Dieses wies die Beschwerde am 19. Dezember 2018 ab, soweit es darauf eintrat. Dagegen wurde beim Beschwerde beim Verwaltungsgericht des Kantons Bern geführt. Das Verwaltungsgericht wies die Beschwerde am 16. September 2019 ab, soweit es darauf eintrat. Darauf wurde beim Bundesgericht Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten erhoben. Das Bundesgericht entschied mit Urteil vom 8. Juli 2020, dass die Verkehrsbeschränkungsverfügung der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün der Stadt Bern, publiziert am 2. Mai 2018, dahin präzisiert werden, dass die Begegnungszone nicht vor Rechtskraft der dazugehörigen Strassenpläne (TP 1, 2 und 4 des Projekts «Dr nöi Breitsch») signalisiert werden kann. Im Übrigen werde die Beschwerde abgewiesen (vgl. Bundesgerichtsurteil 1C\_55 «Verkehrsbeschränkungen Breitenrainplatz» vom 8. Juli 2020).

- 1.5 Die Vorlage erweist sich somit insgesamt als rechtmässig, mit den übergeordneten Planungen vereinbar und kann – unter Vorbehalt der Einsprachebehandlung in Kapitel 3 – genehmigt werden.

## 2. Zum Baugesuch

- 2.1 Gemäss Art. 2 BauG ist ein Bauvorhaben zu bewilligen, wenn es den bau- und planungsrechtlichen Vorschriften und den nach anderen Gesetzen im Baubewilligungsverfahren zu prüfenden Vorschriften entspricht, die öffentliche Ordnung nicht gefährdet und wenn ihm keine Hindernisse der Planung im Sinne der Art. 36 und 62 BauG entgegenstehen.
- 2.2 Die beigezogenen kantonalen Fachstellen sowie die Stadt Bern haben in ihren Amts- und Fachberichten die sie jeweils betreffenden Aspekte geprüft.
- 2.3 Die folgenden Amtsberichte (Bewilligungen) liegen heute vor:
- a) Amtsbericht Stadt Bern vom Ende Juli 2014 / 9. Februar 2015 / 15. September 2015

Darüber hinaus liegen folgende Fachberichte bzw. Stellungnahmen vor:

- Bundesamt für Verkehr BAV vom 1. Juli 2014 / 27. Oktober 2015 / 22. März 2018
- Eidgenössisches Starkstrominspektorat ESTI vom 2. Juli 2014 / 6. Februar 2015
- Energie Wasser Bern ewb vom 16. Juli 2014
- Amt für Wasser und Abfall AWA vom 16. Juli 2014
- beco Immissionsschutz vom 4. Juli 2014
- Tiefbauamt TBA / Oberingenieurkreis OIK II vom 23. Juli 2014 / 25. Februar 2015
- Amt für Umwelt und Energie AUE vom 23. Juni 2014
- Fachstelle für hindernisfreies Bauen procap vom 17. Juli 2014 / 30. Januar 2015
- Tiefbauamt TBA Fachstelle Lärmschutz vom 24. Oktober 2016 / 25. Oktober 2016

- 2.4 Das Bauvorhaben entspricht somit den bau- und planungsrechtlichen Vorschriften. Es stehen ihm keine Hindernisse der Planung im Sinne der Art. 36 und 62 entgegen. Die Baubewilligung kann erteilt werden.

### 3. Einsprachen

Gestützt auf Art. 33 Abs. 3 lit. b des Bundesgesetzes über die Raumplanung vom 22. Juni 1979 (RPG; SR 700) nimmt die Genehmigungsbehörde – im Rahmen der Einsprachebehandlung – eine vollumfängliche Überprüfung der Planung vor.

Auf Wünsche, Forderungen, Vorschläge etc. nach einer anderen Regelung eines bestimmten Gegenstandes kann aber grundsätzlich nicht eingegangen werden, es sei denn, die von der Gemeinde getroffene Regelung sei nicht genehmigungsfähig und die in der Einsprache vorgeschlagene Variante sei die einzig zulässige. Vorbehalte privatrechtlicher Natur, Entschädigungsansprüche aus materieller Enteignung und dergleichen können nicht Gegenstand des Einspracheverfahrens sein, weil über sie in anderen Verfahren entschieden werden muss. Auf solche Vorbringen kann nicht eingetreten werden, sie werden jedoch praxisgemäss als Rechtsverwahrungen vorgemerkt.

Die Einsprachen Nrn. 5 und 6 sind durch die jeweiligen Einsprecher und Einsprecherinnen rechtsgenügend und vollumfänglich zurückgezogen worden.

Zu entscheiden bleibt somit über die noch offenen Einsprachen Nrn. 1 – 4 und 7 - 12.

Die Einsprachelegitimation der Einsprecher ergibt sich aus Art. 35 Abs. 2 und 3 sowie Art. 35a bis 35c und Art. 60 Abs. 2 BauG.

Die Einsprecherinnen und Einsprecher Nrn. 1 - 4 richten ihre Einsprachen gegen Teilaspekte der Planung, soweit sie ihre eigenen resp. benachbarten Parzellen betrifft. Als Nachbarn bzw. Eigentümer betroffener Parzellen können sie demnach eine unmittelbare Beziehung zur Streitsache geltend machen. Sie sind somit in ihren schutzwürdigen Interessen betroffen und zur Einsprache legitimiert. Auf die im Übrigen form- und fristgerecht erhobenen Einsprachen wird daher im Folgenden stillschweigend eingetreten.

Die Einsprecherinnen Nrn. 7 – 12 sind alles private Organisationen (Vereine, Interessensgemeinschaften, politische Parteien).

Gemäss Art. 35a Abs. 1 BauG sind private Organisationen zur Einsprache legitimiert, wenn sie eine juristische Person sind und rein ideellen Zwecke dienen. Weiter schreibt Art. 35c Abs. 3 BauG vor, dass die privaten Organisationen nach Art. 35a BauG nur Rügen in Rechtsbereichen erheben können, die seit mindestens zehn Jahren Gegenstand ihres statutarischen Zwecks bilden.

Die Einsprecherinnen Nrn. 7 – 12 erfüllen alle diese Voraussetzungen. Sie sind alle als juristische Person organisiert, dienen rein ideellen Zwecken und erheben Einsprache in Gegenstände, welche seit mehr als 10 Jahren Gegenstand ihres statuarischen Zwecks

bilden. Sie sind somit in ihren schutzwürdigen Interessen betroffen und zur Einsprache legitimiert. Auf die im Übrigen form- und fristgerecht erhobene Einsprachen wird daher im Folgenden stillschweigend eingetreten.

### 3.1 Einsprache Nr. 1

#### 3.1.1 Die Einsprecherin erhebt Einsprache gegen die Aufweitung und Neueinteilung des bestehenden Fahrbahnquerschnitts in der Rodtmattstrasse und den damit verbundenen Abbau von Parkplätzen (TP4 Sanierung Rodtmattstrasse).

Die Stadt Bern beantragt die Abweisung der Einsprache.

#### 3.1.2 Zur Begründung macht sie zusammengefasst das Folgende geltend:

Als Anwohnerin der Rodtmattstrasse mit einer Parkkarte 3014 habe sie vielfach schon heute Mühe, im Quartier einen Parkplatz zu finden. Die ersatzlose Aufhebung von 12 Parkplätzen verschärfe diese Situation zusätzlich. Die Quartierparkplätze (blaue Zone mit Anwohnerkarte) würden insbesondere abends und am Wochenende mehrheitlich auch durch „Fremdparkierer“ und Besucher von Events im Station und auf dem Messegelände belegt. Eine Verbesserung dieser Parkplatzsituation für die Anwohner sei anscheinend nicht vorgesehen.

Mit der Überbauung auf dem Zeughausareal würden in den nächsten Jahren bis zu 4000 neue Arbeitsplätze geschaffen, was die Parkplatzsituation für Anwohner nochmals verschlechtern werde. Die Parkplatzreduktion in der Rodtmattstrasse zeige, dass die Stadt Bern bei ihrer „siedlungsverträglichen Planung“ anscheinend auf Anwohner ohne Auto setze, obwohl die „Autobesitzer“ in der Regel gute Steuerzahler seien.

#### 3.1.3 Die Stadt Bern führt zu diesem Rügepunkt aus, dass bereits auf S. 51 der Abstimmungsvorlage deutlich darauf hingewiesen worden sei, dass sich durch das Projekt «Dr nöi Breitsch» die Zahl der öffentlichen Parkplätze in der Moserstrasse und der Rodtmattstrasse von 190 auf 161 reduzieren werde. Auf der Rodtmattstrasse selbst würden 12 von heute 50 Parkplätzen wegfallen. Dies sei eine verbindliche planerische Vorgabe der politischen Organe.

#### 3.1.4 Vorweg ist das Folgende zu bemerken:

Die Ortsplanung ist Aufgabe der Gemeinden (Art. 55 Abs. 1 BauG). Diese lösen sie «entsprechend ihren Verhältnissen und Bedürfnissen» (Art. 64 Abs. 1 BauG). Art. 65 Abs. 1 BauG bekräftigt, dass die Gemeinden in ihrer Ortsplanung «im Rahmen» der Gesetzgebung und der übergeordneten Planung frei sind. Das heisst, dass sie für den Erlass ortsplannerischer Bestimmungen keiner weiteren gesetzlichen Grundlagen bedürfen (BGer 1C\_451/2011 vom 19.3.2012 E.4.2) und dass ihnen bei der Ausgestaltung der Bau- und Zonenordnung ein weiter Ermessensspielraum zusteht (BGE 114 Ia 291 E. 3b; BVR 2000 S. 105 E. 3a.) Insbesondere ist es ihnen überlassen, unter mehreren recht- und zweckmässigen planerischen Lösungen die ihnen als richtig erscheinende zu wählen, ohne dass die Genehmigungsinstanz befugt wäre, korrigierend einzugreifen (BVR 2008 S. 66 E.3, 2007 S. 321 E. 3; siehe auch Art. 54 N. 7 und Art. 61 N. 25) (vgl. Aldo Zaugg/Peter Ludwig, Kommentar zum Baugesetz des Kantons Bern, 4. Aufl., Band II, Bern 2017, Art. 65 N 2).

Wie die Stadt Bern ausführt, ist es ein bewusster Entscheid sowie politischer Auftrag, dass die Anzahl Parkplätze in diesem Gebiet reduziert wird. Es liegt in ihrem Autonomiebereich die Anzahl öffentlicher Parkplätze zu bestimmen. Sowie sie bestimmen darf, wie viele öffentliche Parkplätze sie zur Verfügung stellt, so liegt es in ihrem Ermessen diese zu reduzieren. Dieser Rügepunkt ist als öffentlich-rechtlich unbegründet abzuweisen.

#### 3.1.5 Die Einsprache Nr. 1 wird als öffentlich-rechtlich unbegründet abgewiesen.

### 3.2 Einsprache Nr. 2

#### 3.2.1 Die Einsprecherin stellt folgende Rechtsbegehren:

1. Der Strassenplan Sanierung Gleisanlagen Breitenrain, Teilprojekte 1, 3 und 4 (Umgestaltung Breitenrainplatz, Sanierung Abwasseranlagen Breitenrain, Sanierung Rodtmattstrasse), sei vollumfänglich abzuweisen, bzw. nicht zu genehmigen und dem Bauvorhaben sei der Bauabschlag zu erteilen.
2. Von der Rechtsverwahrung sei Kenntnis zu nehmen und zu geben.
3. Von der Anmeldung des Lastenausgleichsbegehrens sei Kenntnis zu nehmen und zu geben.

Alles unter Kosten- und Entschädigungsfolge.

Die Stadt Bern beantragt die Abweisung der Einsprache.

#### 3.2.2 Zur Begründung macht sie zusammengefasst folgendes geltend:

Das Verfahren sei formell fehlerhaft. Unter dem einheitlichen Titel Strassenplan Sanierung Gleisanlagen würden drei unterschiedliche Teilprojekte behandelt. Dadurch werde der Grundsatz der Einheit der Materie verletzt. Zudem verweise der Titel einzig auf einen Teilbereich der Teilprojekte 3 und 4. Die Sanierung der Gleisanlagen sei lediglich ein bescheidener Teil des Gesamtprojekts. Der Titel sei „schönfärbend“. Dem Leser werde suggeriert, es handle sich um eine Gleissanierung. Dies sei falsch, da neben der Sanierung der Abwasseranlagen insbesondere und zentral die Neugestaltung des Breitenrainplatzes geplant sei. Dies könne der Publikation und insbesondere dem Titel, aber nicht entnommen werden.

Beim Grundstück am Breitenrainplatz 42 handle es sich um eine gemischte Geschäfts- und Wohnliegenschaft. Gemäss den aufliegenden Planunterlagen werde die Breitenrainstrasse vom Breitenrainplatz für den motorisierten Individualverkehr abgekoppelt (Schliessung der heute bestehenden Durchgangsstrasse vom Breitenrainplatz in die Breitenrainstrasse). Eine Durchfahrt für den Individualverkehr (abgesehen von Fahrrädern) werde verunmöglicht. Die Abkoppelung der Breitenrainstrasse vom Breitenrainplatz stelle sowohl für die Bewohner der Liegenschaft und insbesondere auch für die Geschäftsbetriebe eine unannehmbare Situation dar. Es wäre mit Umsatzeinbussen zu rechnen.

Auf dem Grundstück Breitenrainplatz 42 seien auf der Seite Elisabethenstrasse und auch auf der Seite Breitenrainplatz Autoparkplätze und Garageneinfahrten vorhanden. Durch die geplante Abkoppelung könnten die Parkplätze und die Garageneinfahrt auf der Seite Elisabethenstrasse vom Breitenrainplatz herkommend, d.h. stadteinwärts, nicht mehr direkt, sondern nur mit einem erheblichen Umweg durch die Quartierstrassen erreicht werden. Auch die Parkplätze und Garageneinfahrten auf der Seite Breitenrainplatz seien von Seite Elisabethenstrasse nur schwer erreichbar. Diese Unannehmlichkeiten seien unzumutbar. Der dadurch verursachte Mehrverkehr auf den Quartierstrassen sei nicht im Interesse der Öffentlichkeit und der Stadt Bern.

Zu beachten sei auch, dass auf der Seite Elisabethenstrasse und auf der Seite Breitenrainplatz der Liegenschaft eine Trottoirüberfahrt geplant sei. Dies erschwere den Zugang zur Liegenschaft zusätzlich.

Die Schrägparkplätze im Übergangsbereich Breitenrainstrasse und die Taxistellplätze seien für die Kunden der Geschäfte äusserst wichtig. Da im Bereich des Breitenrainplatzes bereits heute nur wenige Parkplätze bestehen würden, dürfen nicht ein Abbau ohne Ersatzparkplätze vorgenommen werden.

Die Migros verfüge noch über keine rechtskräftige Baubewilligung für ihren geplanten Neubau am Breitenrainplatz. Aufgrund des Einbezugs des Migros-Vorplatzes in die Ge-

staltung des Breitenrainplatzes, sei mit der Verwirklichung des vorliegenden Plans zuzuwarten, bis eine rechtskräftige Baubewilligung für den Migros Neubau vorliege.

Es sei davon auszugehen, dass die Sanierung Gleisanlagen Breitenrain zeitlich parallel zum Neubau der Migros am Breitenrainplatz erfolge. Es sei ungeklärt, wie die Koordination zwischen diesen zwei Grossprojekten erfolgen soll. Beim Strassenplan Sanierung Gleisanlagen seien zentrale Fragen insbesondere in der Ausführung des Bauvorhabens ungeklärt (Material und Maschinendepots, Bauen auf fremdem Grund, Verkehrskonzept). Weiter sei mit ausserordentlich hohen Emissionen zu rechnen. Ein Konzept für die Vermeidung bzw. Verringerung der Emissionen liege nicht vor.

Seitens der planenden Stadt Bern sei sicherzustellen, dass die Zu- und Wegfahrt zu den Parkplätzen und Garagen auf der Liegenschaft auch während der Bauphase stets ohne Behinderungen sichergestellt sei. Insbesondere die Rudolf Egli AG Bestattungen Bern sei aus betrieblichen Gründen darauf angewiesen.

Weiter sein zu garantieren, dass es im Bereich des Breitenrainplatzes nicht zu übermässigen Staubbildungen komme. Es wird beantragt, dass betreffend die Bauphase ein Verkehrsflussgutachten erstellt wird, welches auch die Bauarbeiten für den Neubau der Migros berücksichtigt.

- 3.2.3 Die Stadt Bern führt zu diesen Rügepunkten aus, dass die Abkopplung der Breitenrainstrasse vom Breitenrainplatz eine verbindliche planerische Vorgabe der politischen Organe sei. Die Zugänglichkeit bzw. Erreichbarkeit der Liegenschaft Breitenrainplatz 42 sei nach wie vor gewährleistet. Die neue Zufahrt zum Stellplatz und zur Rampe auf der östlichen Hausseite sei ab Breitenrainplatz mit der heutigen Zufahrt vergleichbar. Die Zufahrt zu den Abstellplätzen in der Elisabethenstrasse sei über die Allmendstrasse wie auch über die Elisabethenstrasse gewährleistet. Der bemängelte Umweg sei minimal im Vergleich zum mit der Sperrung der Breitenrainstrasse erreichten Mehrwert für die Öffentlichkeit.

Sowohl die Sanierung des Breitenrainplatzes als auch diejenige der Moserstrasse und der Breitenrainstrasse inklusive Vorland der Migros erfolge in enger Zusammenarbeit mit dem Planerteam der Migros. Auch die Umleitungsplanung und die Baustellenlogistik werde in enger Zusammenarbeit mit der Migros geplant. Die Forderung der Einsprachepartei sei somit erfüllt.

#### 3.2.4 Verfahren

Soweit die Einsprecherin vorbringt, dass das Verfahren zu wiederholen ist, wird auf die Ausführungen unter Ziff.3.3.4 hiernach verwiesen. Entgegen ihrer Ausführungen in der Einsprache wird durch die verschiedenen Teilprojekte die Einheit der Materie nicht verletzt. Es ist sachimmanent, dass in der Planung verschiedenen Themen untergebracht werden, will man ja gerade die verschiedenen Themen innerhalb einer Planung aufeinander abstimmen. Dies ergibt sich auch aus dem Koordinationsgebot gemäss Art. 25 a des Bundesgesetzes über die Raumplanung. (Raumplanungsgesetz, RPG; SR 700)

Dieser Rügepunkt ist als öffentlich-rechtlich unbegründet abzuweisen.

#### 3.2.5 Abkopplung (Schliessung Durchgangsstrasse vom Breitenrain)

Auf dem Breitenrainplatz ist ein neues Tramdepot im Zentrum sowie eine neue gebündelte Bushaltestelle in der Stauffacherstrasse vorgesehen. Der westliche Platzbereich soll zur autofreien Zone werden, auf dem künftig der Markt stattfindet. Der daran angrenzende Abschnitt der Breitenrainstrasse soll bis zur Elisabethenstrasse für den motorisierten Verkehr gesperrt werden. Der Autoverkehr wird einspurig um die Tramhaltestelle herumgeführt. Die Rodtmattstrasse, die Stauffacherstrasse und der südliche Teil des Breitenrain-

platzes solle zur Tempo-30-Zone werden. Im Norden des Breitenrainplatzes ist eine Begegnungszone vorgesehen.

Für die Teilprojekte wurden Anfang 2016 kommunale Strassenpläne aufgelegt, welche Gegenstand des vorliegenden Genehmigungsverfahrens sind und auch die obengenannten Verkehrsmassnahmen enthielten. Im Rahmen der Genehmigungsarbeiten wurde festgestellt, dass diese Verkehrsmassnahmen in einem separaten Verfahren nach Strassenverkehrsrecht zu planen und zu beurteilen sind. Die ursprünglich in den Strassenplänen integrierten Verkehrsmassnahmen wurden in ein strassenverkehrsrechtliches Bewilligungsverfahren ausgegliedert. Das Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis II, stimmte ihnen mit Verfügung vom 19. April 2018 zu. Am 2. Mai 2018 wurde die Verkehrsbeschränkungen im Anzeiger Region Bern publiziert. Gegen die Einrichtung einer Begegnungszone auf der Nordseite des Breitenrainplatzes und das Fahrverbot für motorisierten Verkehr auf der Breitenrainstrasse wurden Beschwerden beim Regierungsstatthalteramt (RSA) Bern-Mittelland erhoben. Dieses wies die Beschwerde am 19. Dezember 2018 ab, soweit es darauf eintrat. Dagegen wurde beim Beschwerde beim Verwaltungsgericht des Kantons Bern geführt. Das Verwaltungsgericht wies die Beschwerde am 16. September 2019 ab, soweit es darauf eintrat. Darauf wurde beim Bundesgericht Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten erhoben. Das Bundesgericht entschied mit Urteil vom 8. Juli 2020, dass die Verkehrsbeschränkungsverfügung der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün der Stadt Bern, publiziert am 2. Mai 2018, dahin präzisiert werden, dass die Begegnungszone nicht vor Rechtskraft der dazugehörigen Strassenpläne (TP 1, 2 und 4 des Projekts «Dr nöi Breitsch») signalisiert werden kann. Im Übrigen werde die Beschwerde abgewiesen (vgl. Bundesgerichtsurteil 1C\_55 «Verkehrsbeschränkungen Breitenrainplatz» vom 8. Juli 2020).

Da die Einsprecherin mit der Rüge betreffend die Schliessung der Durchgangsstrasse eine Verkehrsmassnahme rügt, welche von diesem Verfahren in ein eigenständiges Verfahren abgekoppelt wurden und nicht mehr Gegenstand dieses Verfahrens sind, ist auf diesen Rügepunkt nicht einzutreten.

### 3.2.6 Abbau ohne Ersatzparkplätze

Soweit die Einsprecherin vorbringt, dass Schrägparkplätze im Übergangsbereich Breitenrainstrasse nicht ohne Ersatzparkplätze aufgehoben werden dürfen, ist auf die Ausführung in Ziff. 3.1.4. hiervor zu verweisen. Dieser Rügepunkt ist als öffentlich-rechtlich unbegründet abzuweisen.

### 3.2.7 Koordinierte Verfahren Migros

Die Einsprecherin erläutert, dass mit der Verwirklichung des vorliegenden Plans zuzuwarten sei, bis die Baubewilligung für den Migros Neubau vorliegen und die beiden Bauprojekt koordiniert würden. Da mittlerweile der Migros Neubau bereits fertiggestellt ist, ist dieser Rügepunkt gegenstandslos geworden.

### 3.2.8 Zugänglichkeit während der Bauphase

Die Einsprecherin verlangt, dass die Zugänglichkeit zur Liegenschaft während der Bauphase immer gegeben sein müsse. Wie dem Einspracheprotokoll vom 7. April 2016 zu entnehmen ist, soll während der gesamten Bauphase die Zufahrt stets gewährleistet werden. Die Bauherrschaft erarbeite während der Ausführungsplanung die Umleitungspläne mit den dazugehörigen Erschliessungsmöglichkeiten der umliegenden Liegenschaften.

Wie die Stadt Bern ausführt, wird es Gegenstand der Ausführungsplanung sein, die Zugänglichkeit der Liegenschaften zu planen und sicherzustellen und sie gewährleisten, dass diese sichergestellt sein werde. Dieser Rügepunkt ist als öffentlich-rechtlich unbegründet abzuweisen.

### 3.2.9 Verkehrsflussgutachten

Wie bereits hiavor ausgeführt, wird die Umleitungsplanung im Rahmen der Ausführungsplanung erstellt. Gemäss der Stadt Bern wird sichergestellt werden, dass sämtliche Verkehrsteilnehmer trotz Baustelle den Breitenrainplatz queren können. Während der Intensivbauphase werde jedoch der öV und MIV nicht über den Platz geführt. Die gesamte Umleitungs- und Verkehrsplanung werde durch die Task Force Verkehr wahrgenommen, welche Konzepte und Massnahmen zur Verkehrsführung während der Bauzeit erarbeiten wird. Dieser Rügepunkt wird ist als öffentlich-rechtlich unbegründet abzuweisen.

3.2.10 Betreffend die Rechtsverwahrung wird auf Ziff. 4.2 hiernach verwiesen.

3.2.11 Betreffend das Lastenausgleichsbegehren wird auf Ziff. 5.2 hiernach verwiesen.

3.2.12 Die Einsprache Nr. 2 wird als öffentlich-rechtlich unbegründet abgewiesen, sofern sie nicht gegenstandslos geworden ist und auf sie eingetreten wird.

3.3 Einsprache Nr. 3

3.3.1 Die Einsprechenden stellen folgende Anträge:

1. Die öffentlich aufgelegten Pläne und Unterlagen seien zu vervollständigen und neu zu publizieren.
2. Der öffentlich aufgelegte Strassenplan und die Projektpläne seien erst zu bewilligen oder zu genehmigen, wenn folgende Ergänzungs- und Änderungsanträge der Einsprecher berücksichtigt sind:
  - 2.1 Eintragung der mit Glaselementen abgetrennten Aussengastronomiefläche auf dem privaten Trottoirabschnitt der Parzelle Nr. 325 (Restaurant Grotto Ticino Pizzeria Cafiero, Seite Breitenrainplatz).
  - 2.2 Eintragung der ebenfalls bestehenden Aussengastronomiefläche auf der öffentlichen Trottoirfläche der Herzogstrasse (Restaurant Grotto Ticino Pizzeria Cafiero, Seite Herzogstrasse).
  - 2.3 Verzicht auf die Neupflanzung (mit Löschung der Eintragung) des vor dem Restauranteingang (im Bereich der heute bestehenden Litfasssäule, bei der Einmündung Herzogstrasse auf den Breitenrainplatz) geplanten Baumes; eventuell Verzicht (mit Löschung der Eintragungen) auf beide zuvorderst an Einmündung Herzogstrasse (beidseits der Strasse) geplanten Bäume.
3. Es seien ein Protokoll über den baulichen Ist-Zustand des Gebäudes Breitenrainplatz 26 (Parzelle Nr. 325) und ein sogenanntes Rissprotokoll auf Kosten der Bauherrschaft aufzunehmen.
4. Von der Rechtsverwahrung der Einsprecher sei Kenntnis zu nehmen.

Alles unter Kosten- und Entschädigungsfolge.

3.3.2 Zur Begründung machen sie zusammengefasst folgendes geltend:

Die Publikation des Vorhabens sei unvollständig und mangelhaft. Es fehlten Hinweise auf das Verfahren und die Einsprachemöglichkeiten. Über das massgebliche Verfahren und die Zuständigkeiten sei aufzuklären, die Unterlagen seien zu vervollständigen und sie seien anschliessend neu zu publizieren.

Grundsätzlich stünden die Einsprecher dem Projekt kritisch gegenüber. Die übermässige Bepflanzung des öffentlichen Grundes mit Bäumen stelle einen Vorwand für die massive Einschränkung des Parkplatzangebotes dar. Die Verkehrsmassnahmen und die Versmälnerung der Verkehrsflächen würden zu Stausituationen, Mehrverkehr, Lärm, Gestank usw. auch vor dem Restaurant Grotto Ticino führen. Während der langen Bauzeit würden die Beschränkungen und die übermässigen Immissionen zu einer schweren Störung des Restaurantbetriebs, zur Abwanderung von Gästen und deshalb zu erheblichen



Umsatzeinbussen insbesondere auch in der „Aussengastronomie“ führen. Dem Anliegen der Einsprecher, ihren Betrieb und das Wohnen im Gebäude möglichst ungestört zu gewährleisten, sei im Rahmen des Bewilligungsverfahrens wie auch privatrechtlich Beachtung zu schenken.

Die Aussengastronomie Seite Breitenrainplatz befinde sich auf dem eigenen Grundstück (Parzelle Nr. 325), auf einem mit Glaselementen eingekleideten Podest. Die langjährig bestehenden, bewilligten Verhältnisse müssten erhalten werden können (zum Schutz der Gäste vor Strassenlärm, Staub, Gestank usw.).

Die Gartenwirtschaft Seite Herzogstrasse befinde sich auf dem öffentlichen Trottoir. Auch hier sei der Bestand der langjährig bestehenden, bewilligten und vertraglich geregelten Verhältnisse zu gewährleisten. Die Gartenterrassen seien für den Betrieb von existenzieller Bedeutung. In den aufgelegten Plänen seien sowohl die Gartenwirtschaft auf dem eigenen Grundstück als auch die Gartenwirtschaft Seite Herzogstrasse nicht eingezeichnet. Vielmehr sei auf einer Planbeilage zur Parzelle Nr. 325 in einem Vermerk zu entnehmen gewesen: "Private Vorzone Aussengastronomie abgetrennt mit Glaselementen. Ziel: Entfernung der Glaselemente und der Plattform und Bestuhlung auf der privaten Trottoirfläche". Am 29.1.2016 habe eine Besprechung mit Vertretern des Tiefbauamtes der Stadt Bern (Herr Matthias Kühni, Gesamtprojektleiter beim Tiefbauamt; Herr Christof Aeschlimann, Projektleiter) stattgefunden. Den Einsprechern sei dabei verbindlich zugesichert worden, dass an den erwähnten Plänen nicht festgehalten werde. Den Einsprechern sei ein Ausschnitt aus dem Landerwerbsplan und ein Ausschnitt aus dem Gestaltungsplan ausgehändigt worden mit der Zusicherung, dass diese gemäss den Forderungen der Einsprecher abgeändert/ergänzt würden (Gartenwirtschaften) und dass das AGR eine korrigierte Version der Pläne zur Genehmigung erhalten werde.

Mit Schreiben vom 1.2.2016 habe die Bauherrschaft den Einsprechern bestätigt, dass der bestehende und bewilligte Aussensitzplatz vor der Liegenschaft Breitenrainplatz 26 bisher nicht eingezeichnet gewesen sei und dass das Versäumnis durch Änderung der Pläne korrigiert werde. Zudem sei bestätigt worden, dass das Projekt „Dr nöi Breitsch“ von der Parzelle Nr. 325 kein Land und kein Wegrecht beanspruchen werde. Das Projekt sei in diesem Punkt gegenüber dem Auflagedossier angepasst worden. (Noch) keine schriftliche Bestätigung sei den Einsprechern für die nach Zusicherungen des Tiefbauamts ebenfalls unbestrittene Gartenwirtschaft auf dem Trottoir der Herzogstrasse abgegeben worden. Auch dort dürften durch das Projekt Breitenrainplatz keine Änderungen vorgenommen werden und es seien die massgeblichen Pläne vor der Bewilligung/der Genehmigung entsprechend zu ergänzen.

Eine zusätzliche, mit den Vertretern des Tiefbauamts am 29.1.2016 auch besprochene Forderung der Einsprecher betreffe die beiden geplanten Bäume beidseits der Einfahrt Herzogstrasse auf den Breitenrainplatz, unmittelbar vor dem Eingang zum Restaurant (und vis-à-vis vor dem „Breitschträff“). Auf diese Neubepflanzungen, jedenfalls auf den Baum vor dem Eingang zum Restaurant der Einsprecher (im Bereich der bestehenden Litfasssäule), sei zu verzichten. Der Baum würde die Sicht vom Breitenrainplatz auf den Eingang des Restaurants verdecken und den Betrieb, v.a. auch die beiden Aussengastronomiebereiche, durch den Entzug von Licht und Sonne, Beschattung, Verschmutzung durch heruntergefallenes Laub usw. übermässig stören. Die angestrebte „Torwirkung“ der beiden Bäume eingangs Herzogstrasse sei bereits durch die parallel auf beiden Strassen-seiten vorhandenen Bäume gewährleistet.

- 3.3.3 Die Stadt Bern führt zu diesen Rügepunkten aus, dass in den Planaufgaben irrtümlich die Aussengastronomieflächen der Einsprache Partei nicht eingezeichnet gewesen sei; dies sei inzwischen bereinigt worden. Eine Neuauflage sei somit unnötig. Das Begehren sei aus Sicht der Bauherrschaft erfüllt. Zudem werde der Bestand der Aussengastronomiefläche zugesichert. Eine Neuauflage in diesem Punkt sei ebenfalls unnötig. Hingegen könne

auf die Bäume vor der Liegenschaft nicht verzichtet werden. Die bestehende Litfasssäule sei ein Fremdkörper in der heute bestehenden Baumreihe längs der Herzogstrasse und werde verlegt. Die dadurch entstehende Lücke werde mit einem Baum gefüllt. Die Einmündung der Herzogstrasse bleibe so wie bisher frei und gut lesbar. Die Erstellung eines Rissprotokolls werde zugesichert.

### 3.3.4 Verfahren (Antrag 1)

Die Einsprecherin beantragt, dass die Planung neu zu publizieren und aufzulegen sei, da die Publikation mangelhaft und unvollständig gewesen sei. So hätten Hinweise auf das Verfahren und die Einsprachemöglichkeiten gefehlt.

Gemäss Art. 60 Abs. 1 BauG sind Vorlagen, welche die baurechtliche Grundordnung oder eine Überbauungsordnung betreffen, während wenigstens 30 Tagen öffentlich aufzulegen. Die öffentliche Auflage von Nutzungsplänen ist in den amtlichen Anzeigern des betroffenen Gebietes bekannt zu machen. Die Bekanntmachung hat mindestens den Hinweis auf das Recht zur Einsprache, deren Einreichungsort und das Datum des Ablaufs der Einsprachefrist zu enthalten. Der Inhalt der Publikation muss so aussagekräftig sein, dass Interessierte mit genügender Klarheit ersehen können, worum es geht, und in die Lage versetzt werden, nach Einsicht in die Auflageakten sachgerecht Einsprache zu erheben. Die Auflageakten selber müssen klar und vollständig sein. (vgl. Aldo Zaugg/Peter Ludwig, Kommentar zum Baugesetz des Kantons Bern, 4. Aufl., Band II, Bern 2017, Art. 60 N2). Vorliegend hat die Stadt Bern die Planung im amtlichen Anzeiger (Anzeiger Region Bern) publiziert. In der Publikation wurde die Planung in der Überschrift als «Strassenplan Sanierung Gleisanlagen Breitenrain: öffentliche Auflage» bezeichnet. Es wurde weiter ausgeführt, dass der Gemeinderat den Strassenplan «Sanierung Gleisanlagen Breitenrain» in den Teilprojekten 1, 3 und 4 erlässt. Diese Teilprojekte wurden in der Folge in der Publikation im Einzelnen beschrieben. So wurde Bsp. zum Teilprojekt 1 ausgeführt, dass mit dem Teilprojekt 1 der Breitenrainplatz an die Bedürfnisse sämtlicher Verkehrsteilnehmenden angepasst werde. Die Werkleitungen würden saniert und die gesamte Oberfläche werde erneuert. Zudem würden die sanierungsbedürftigen Gleisanlagen ersetzt. Nach Abschluss der Arbeiten würde ein neues Verkehrsregime mit Tempo 30 und einer Begegnungszone (Tempo 20) zwischen Coop und Migros in Fahrtrichtung Stadt eingeführt. Eben solche detaillierten Ausführungen werden zum Teilprojekt 3 und 4 gemacht. Zudem wird ausgeführt, dass sich das Verfahren nach Art. 43 Strassengesetz (BSG 732.11) i.V.m. Art. 88 Abs. 6 Baugesetz (BSG 721.0) richtet. Weiter wird ausgeführt, dass sich Einsprachen, Rechtsverwahrungen und Begehren um Lastenausgleich innert der Auflagefrist (Datum der Postaufgabe) schriftlich und begründet beim Tiefbauamt der Stadt Bern, Bundesgasse 38, Postfach, 3001 Bern einzureichen seien.

Für die Genehmigungsbehörde ist nicht zu erkennen, inwiefern die Publikation mangelhaft und unvollständig gewesen sein soll. Es werden alle zwingend erforderlichen Angaben aufgeführt, insbesondere das Verfahren, die detaillierte Umschreibung der Teilprojekte als auch die Angaben, wo die Einsprachen, Rechtsverwahrungen und Lastenausgleichsbegehren eingereicht werden sollen. Ebenso waren die öffentlich aufgelegten Akten vollständig und nachvollziehbar. Dieser Rügepunkt wird als öffentlich-rechtlich unbegründet abgewiesen.

### 3.3.5 Eintragung der mit Glaselementen abgetrennten Aussengastronomiefläche auf der privaten Parzelle (Antrag 2.1)

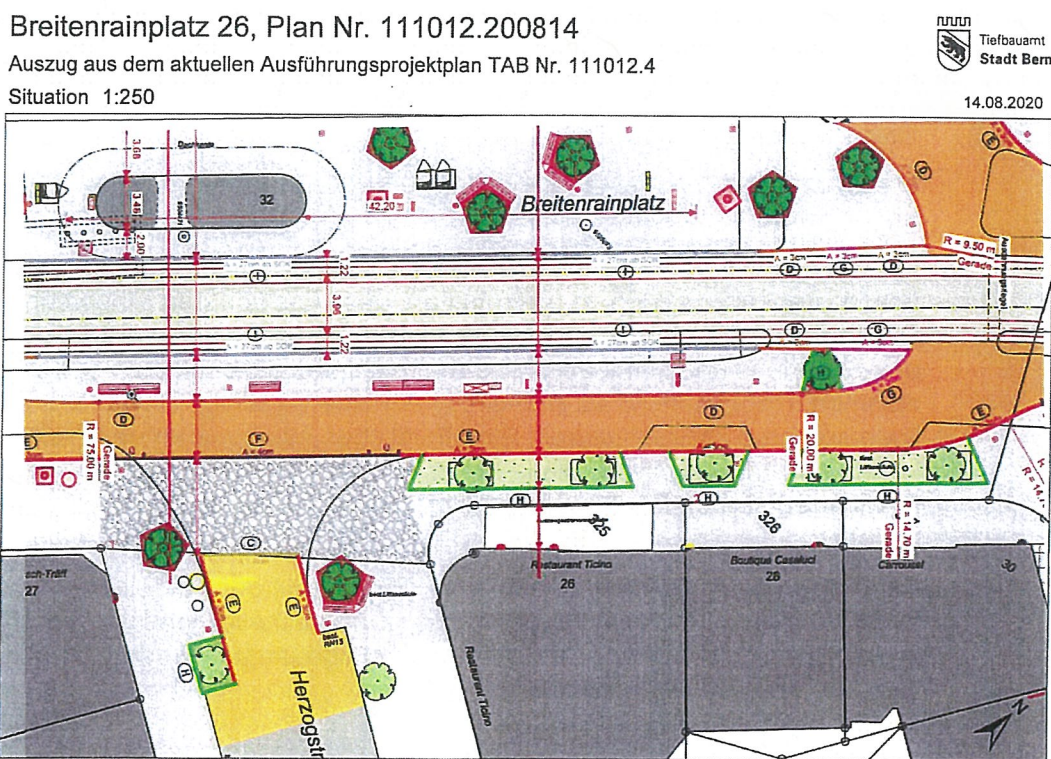
Im Rahmen der Einsprachebehandlung wurde festgestellt, dass entgegen der Ausführungen der Stadt Bern die Pläne fälschlicherweise nicht angepasst wurde. Die Stadt Bern hat der Genehmigungsbehörde aufgrund dessen mit Schreiben vom 17. August 2020 (Eingang 18. August 2020) folgenden Antrag gestellt:

«Im Auflageplan «Sanierung Gleisanlagen Breitenrain, Teilprojekt TP 1; Umgestaltung Breitenrainplatz, Landerwerb» (Plan Nr. TP 1 33-001-301 B vom 17.12.2015) findet sich bezüglich der Parzelle Bern-Grundbuchblatt Nr. 5/325 /Breitenrainplatz 26) ein nicht bereinigter Fehler. Irrtümlich wurde zu dieser Parzelle im genannten Plan die Bemerkungen «Entfernung Glasabschrankung Aussengastronomie» in der Legende links sowie «Entfernung der Glaselemente und der Plattform und Bestuhlung auf der privaten Trottoirfläche» unten nicht entfernt, obwohl sich das Tiefbauamt der Stadt Bern mit Herrn Agostino Cafforio darauf geeinigt und dies auch mit Einschreiben vom 1. Februar 2016 ausdrücklich bestätigt hatte.

Im Sinne einer Berichtigung zu Handen der Genehmigungsinstanz bestätige ich hiermit ausdrücklich und verbindlich, dass die beiden angeführten Bemerkungen hinfällig und zu löschen sind, und verweise dazu auf den ebenfalls beiliegenden Plan Nr. 111012.200814 vom 14. August 2020 (Auszug aus dem aktuellen Plan des Ausführungsprojekts TAB-Nr. 111012-4).

Ich bitte Sie deshalb formell, die Bemerkungen im eingangs erwähnten Auflageplan von Amtes wegen zu streichen. »

Dem Schreiben angehängt war folgender Planausschnitt:



Die Genehmigungsbehörde kann dem Antrag der Stadt Bern folgen und die Änderung von Amtes wegen vornehmen. Die beiden Bemerkungen («Entfernung Glasabschrankung Aussengastronomie» in der Legende links sowie «Entfernung der Glaselemente und der Plattform und Bestuhlung auf der privaten Trottoirfläche» unten) werden von Amtes wegen gestrichen. Es wird somit für die Fläche auf der privaten Parzelle der Einsprechenden kein Enteignungstitel erworben und aus den Ausführungspläne wird ersichtlich, dass die Aussengastronomiefläche in die Pläne der Stadt Bern integriert wurden. Dieser Rügepunkt ist demzufolge gegenstandslos geworden.

- 3.3.6 Eintragung der ebenfalls bestehenden Aussengastronomiefläche auf der öffentlichen Trottoirfläche der Herzogstrasse (Antrag 2.2).

Die Einsprechenden beantragen, dass die bestehende Aussengastronomiefläche auf der Trottoirfläche der Herzogstrasse ebenfalls im Plan eingetragen wird. Sie führen dazu aus, dass auch hier der Bestand der langjährig bestehenden, bewilligten und vertraglich geregelten Verhältnisse zu gewährleisten sei.

Wie die Einsprechenden ihrerseits ausführen, handelt es sich dabei nicht wie bei der Aussengastronomiefläche auf der Parzelle Nr. 325 um Flächen auf privatem Grund, sondern um eine Fläche auf öffentlichem Grund. Es liegt einerseits im Ermessensbereich der Stadt Bern, was sie in der Planung in diesem Bereich vorsehen will und ob sie die Aussengastronomiefläche in diesem Bereich in den Plan aufnehmen will oder darauf verzichtet. Dieser Rügepunkt ist als öffentlich-rechtlich unbegründet abzuweisen.

Es ist an dieser Stelle jedoch darauf hinzuweisen, dass die Stadt Bern den Bestand der Aussengastronomiefläche im Rahmen des Einspracheprotokolls vom 19. April 2016 zugesichert hat.

- 3.3.7 Verzicht auf die Neupflanzung geplanten Baumes; eventuell Verzicht) auf beide zuvorderst an Einmündung Herzogstrasse (beidseits der Strasse) geplanten Bäume (Antrag 2.3)

So wie es im Autonomiebereich der Stadt Bern liegt zu planen, wo sie auf ihrem öffentlichen Stadtgebiet Bäume pflanzen will, so liegt es in ihrem Ermessen zu bestimmen, wo sie auf die Pflanzung von Bäumen verzichten will (betreffend Gemeindeautonomie vgl. Ziff. 3.1.4 hiervor). Dieser Rügepunkt ist als öffentlich-rechtlich unbegründet abzuweisen.

- 3.3.8 Rissprotokoll (Antrag 3)

Die Einsprechenden beantragen, dass ein Rissprotokoll über den baulichen Ist-Zustand erstellt wird.

Mit Verweis auf den Entscheid der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Nr. 110/2005/41 vom 8. September 2005 ist festzuhalten, dass das von den Einsprechenden geforderte Rissprotokoll den Zweck hat, im Falle einer Schädigung ihres Gebäudes das Ausmass des Schadens und somit auch das Ausmass des geschuldeten Schadenersatzes zu bestimmen. Dabei handelt es sich einzig um eine vorzeitige Beweissicherung für einen allfälligen späteren Zivilrechtsstreit. Ein öffentliches Interesse an der Erstellung von Rissprotokollen ist nicht ersichtlich. Diese Beweissicherung kann daher nicht Gegenstand des öffentlich-rechtlichen Baubewilligungsverfahrens bilden. Auf den Antrag ist somit nicht einzutreten.

Die Aufnahme eines Rissprotokolls der Bauten auf der Parzelle der Einsprechenden wurde von der Gemeinde im Übrigen an der Einspracheverhandlung vom 7. Oktober 2015 ausdrücklich zugesichert. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Gemeinde sich an diese Abmachung halten wird.

- 3.3.9 Rechtsverwahrung (Antrag 4)

Betreffend die Rechtsverwahrung wird auf Ziff. 4.3 hiernach verwiesen.

- 3.3.10 Die Einsprache Nr. 3 wird als öffentlich-rechtlich unbegründet abgewiesen, soweit sie nicht gegenstandslos geworden ist und darauf eingetreten wird.

- 3.4 Einsprache Nr. 4

- 3.4.1 Die Einsprechenden erheben Einsprache und stellen die folgenden Anträge:

1. Die öffentlich aufgelegten Pläne und Unterlagen seien zu vervollständigen und neu zu publizieren.

2. Der öffentlich aufgelegte Strassenplan und die Projektpläne seien im Bereich Breitenrainstrasse / Breitenrainplatz nicht zu bewilligen / nicht zu genehmigen, eventua-  
liter gemäss Ziff. 3 abzuändern.
3. Es sei von der für Motorfahrzeuge geplanten Sperrung der Breitenrainstrasse im Be-  
reich zwischen der Einmündung der Elisabethenstrasse und dem Breitenrainplatz  
(in Richtung Stauffacherstrasse und Rodtmattstrasse) abzusehen. Auf Poller sei zu  
verzichten und die Strassenverhältnisse im Gebiet Migros und Breitenrainplatz seien  
so neu zu gestalten, dass der gewöhnliche Motorfahrzeugverkehr und auch die Sat-  
telschlepper und Anhängerlastwagen der (neuen) Migros nach der Anlieferung (von  
der Allmendstrasse her) in Richtung Breitenrainstrasse - Breitenrainplatz – Rodt-  
mattstrasse - Guisanplatz (aus den Anlieferungsbuchten) wegfahren können.
4. Das bei der BVED hängige Baubewilligungs- und Beschwerdeverfahren betreffend  
die Migros-Überbauung (BVED RA Nr. 110/2015/155) und das vorliegende Bewilli-  
gungs- oder Genehmigungsverfahren betreffend „Dr nöi Breitsch“ seien zu koordi-  
nieren. Die Verkehrsplanung im Bereich Breitenrainplatz / Breitenrainstrasse kann  
erst revidiert und abgeschlossen werden, wenn die Parkplatz-, Verkehrs- und Er-  
schliessungssituation (v.a. Zu- und Wegfahrt Anlieferung) beim Migros-Projekt  
rechtskräftig entschieden ist.
5. Es seien im Breitenrainquartier, insbesondere auch im Gebiet Breitenrainplatz, eine  
grosse Anzahl markierter, auf bequemem und sicherem Weg erreichbare Abstell-  
plätze für Zweiräder (Velos und Motorfahräder) vorzusehen.
6. Im Breitenrainquartier, insbesondere auch im Gebiet Breitenrainplatz, sei von der  
geplanten Aufhebung der Parkplätze für Motorfahrzeuge abzusehen, damit die  
Quartierbewohner in den bewohnten Nebenstrassen nicht mit zusätzlichem Verkehr  
und den daraus resultierenden Immissionen (Lärm, Abgase, usw.) belastet werden.
7. Nebst übermässigen Störungen durch die intensiven und langen dauernden Bauar-  
beiten befürchten die Einsprechenden auch Schäden an ihren Liegenschaften. Die  
Einsprechenden verlangen deshalb die Aufnahme von Protokollen über den bauli-  
chen Ist-Zustand ihrer Grundstücke und sogenannte Rissprotokolle.
8. Die Rechtsverwahrung der Einsprechenden sei vorzumerken.

Alles unter Kosten- und Entschädigungsfolge.

Die Stadt Bern beantragt die Abweisung der Einsprache.

Zur Begründung machen sie zusammengefasst Folgendes geltend:

- 3.4.2 Die Publikation des Vorhabens sei mangelhaft. Es fehlten Hinweise auf das Verfahren  
und die Einsprachemöglichkeiten. Die Unterlagen seien diesbezüglich zu vervollständigen  
und neu zu publizieren.

Auf der Internetseite zum Projekt „Dr nöi Breitsch“ sei unter „Aktuelles“, zu entnehmen,  
dass „aufgrund einer hängigen Beschwerde - mit Ausnahme der laufenden Bewilligungs-  
verfahren - sämtliche Arbeiten blockiert“ seien. Bei der erwähnten Beschwerde müsse es  
sich um die bei der BVE eingereichte Beschwerde der Einsprechenden vom 16.11.2015,  
betreffend das Bauvorhaben der Migros auf der Parzelle Nr. 5/162 ebenfalls am Breiten-  
rainplatz, handeln (BVED, RA Nr. 110/2015/155). Mit diesem Hinweis sei erstellt, dass  
das Migrosprojekt, insbesondere die dort umstrittenen Fragen betreffend das Verkehrs-  
und Anlieferungskonzept (mit Anfahrt der Sattelschlepper und Anhängerzüge über die  
Allmendstrasse und Wegfahrt über die Breitenrainstrasse mit „UTurn“ wieder in Richtung  
Allmendstrasse), und die neue Verkehrsführung im Allgemeinen, inkl. Veloverkehr, öffent-  
liche Veloparkplätze, Parkplätze für Motorfahrzeuge usw. direkt mit der Gestaltung des  
neuen Breitenrainplatzes zusammenhängen würden. Könne die bei der Migros geplante  
Erschliessungsvariante nicht bewilligt, müssten die Pläne für die Verkehrsführung am  
neuen Breitenrainplatz geändert werden.

Kernstück des Projekts sei die Neugestaltung des Breitenrainplatzes. Die heutigen Verkehrsflächen sollen zugunsten von „Gemeinschaftsflächen für die Quartierbevölkerung“ massiv verkleinert werden. In diesem Zusammenhang würden auch die Moserstrasse, die Rodtmattstrasse und die Breitenrainstrasse umgestaltet und saniert. Nach Abschluss der Arbeiten sei ein neues Verkehrsregime mit Tempo 30 und einer Begegnungszone (Tempo 20) zwischen Coop und Migros vorgesehen. Der Breitenrainplatz solle ab Vorplatz der Migros bis Breitenrainplatz Nr. 40 verkehrsfrei werden. Der Individual- und der Busverkehr werde im Kreisverkehr um die neue Traminsel herumgeführt. Das Projekt sei explizit mit der Realisierung des Migros- Neubaus koordiniert, weshalb die Verkehrsführung und die Erschliessungsanlagen beider Projekte voneinander abhängig seien.

Es sei anzunehmen, dass für den motorisierten Verkehr gesperrte Strassen für den Veloverkehr offenbleiben würden. Den Unterlagen sei nichts zur Parkplatzsituation des Veloverkehrs im öffentlichen Raum zu entnehmen. Es sei deshalb damit zu rechnen, dass die Velofahrer inskünftig unbehelligt wild parkieren dürften.

Die Strassenverhältnisse seien so neu zu gestalten, dass u.a. die Sattelschlepper und Anhängerlastwagen der (neuen) Migros nach ihrer Einfahrt in die neuen Anlieferungsbuchten in Richtung Breitenrainstrasse – Breitenrainplatz - Rodtmattstrasse - Guisanplatz wegfahren könnten. Die Wegfahrt mit dem Wendemanöver („U-Turn“) zurück in die Allmendstrasse werde ohne störendes Manövrieren und ohne Überquerung des Trottoirs entlang der Breitenrainstrasse im Alltag nicht funktionieren und sei daher zu verbieten. Das Verkehrs- und Anlieferungskonzept der Migros führe zu einer (gefährlichen) Beanspruchung des Trottoirbereiches vor den Liegenschaften Breitenrainstrasse 12 - 14, zu zeitweisen Verkehrsblockaden an der Breitenrainstrasse mit hohem Gefährdungspotential für die übrigen Verkehrsteilnehmer, verbunden mit den entsprechenden Immissionen (Lärm, Abgase usw.). Angesichts der Grösse der geplanten Migrosfiliale werde es tagsüber häufig zu Situationen mit Verkehrsbehinderungen kommen. Bei der Ausfahrt sei die verfügbare Fläche für Sattelschlepper und Anhängerfahrzeuge zu knapp. Das Trottoir entlang der Breitenrainstrasse dürfe nicht für derartige Manöver missbraucht werden. Das umstrittene Anlieferungs- und Wegfahrkonzept basiere nicht auf der naheliegendsten und einzig zweckmässigen Lösung, sondern sei von der Stadt Bern mit Blick auf die Neugestaltung des Breitenrainplatzes „befohlen“ worden. Die (verkehrs-)technisch einzig machbare Lösung wäre die Einfahrt der schwer manövrierbaren Anlieferfahrzeuge von der Allmendstrasse her auf die beiden Anlieferplätze. Nach Entladung könnten die Fahrzeuge ohne die heiklen Manöver im cm-Bereich und ohne die mit Sattelschleppern und Anhängern kaum fahrbare Schleppkurve (U-Turn) auf die Breitenrainstrasse und weiter über den Breitenrainplatz in Richtung Rodtmattstrasse und Guisanplatz und damit in massgebliche Richtung fahren, ohne die Breitenrainstrasse mit heiklen, zeitraubenden und gefährlichen Manövern zu blockieren. Die an der Breitenrainstrasse und an der Allmendstrasse vorgegebenen Strassen- und Trottoirverhältnisse (Fahrbahnbreiten usw.) würden für die An- und Wegfahrvariante nicht genügen.

Die Verkehrsplanung im Bereich Breitenrainplatz / Breitenrainstrasse könne erst abgeschlossen werden, wenn die Parkplatz-, Verkehrs- und Erschliessungssituation (Zu- und Wegfahrt Anlieferung) beim Migros-Projekt rechtskräftig entschieden sei. Das hängige Baubewilligungs- und Beschwerdeverfahren betreffend die Migros-Neubauten (BVED RA Nr. 110/2015/155) und das vorliegende Verfahren seien deshalb zu koordinieren.

Mit dem Projekt „Dr nöi Breitsch“ solle das Velofahren gefördert werden. Die trendige Bewohnerschaft im Breitenrainquartier lasse einen überdurchschnittlichen Fahrradverkehr erwarten, was im Zusammenhang mit der Begegnungszone am Breitenrainplatz und der neuen Migros einen grossen Bedarf an Veloparkierungsmöglichkeiten im öffentlichen Bereich erwarten lasse. Solche Abstellplätze seien gemäss Art. 54c Abs. 2 BauV so anzulegen, dass sie auf kurzem und sicherem (bequemen) Weg erreicht werden könnten. So-

weit ersichtlich seien jedoch im öffentlichen Raum des „nöien Breitsch“ keine solchen Veloparkierungsmöglichkeiten vorgesehen. Erfahrungsgemäss müsse deshalb mit wildem Parkieren gerechnet werden. Um dies zu verhindern sei eine grosse Anzahl markierter Parkplätze für Zweiräder vorzusehen.

Die neue Migros und die anderen Geschäfte würden zu einem grossen Verkehrsaufkommen und zu einem Parkplatzbedarf führen, welcher schon heute nicht angemessen gedeckt sei. Trotzdem sei nach den Plänen der Stadt vorgesehen viele bestehende Parkplätze aufzuheben. Davon sei abzusehen, damit die Quartierbewohner in den bewohnten Nebenstrassen nicht noch mit zusätzlichem Verkehr und den daraus resultierenden Immissionen belastet würden.

- 3.4.3 Die Stadt Bern führt zu den Rügepunkten aus, dass die Abkoppelung der Breitenrainstrasse vom Breitenrainplatz eine verbindliche planerische Vorgabe der politischen Organe sei (Stadtratsbeschluss vom 22. September 2011). Weiter sei in der Abstimmungsvorlage (vgl. Botschaft S. 51) deutlich darauf hingewiesen worden, dass sich durch das Projekt «Dr nöi Breitsch» die Zahl der öffentlichen Parkplätze in der Moserstrasse und in der Rodtmattstrasse von 190 auf 161 reduzieren werde, auf der Rodtmattstrasse selbst sollten 12 der heute 50 Parkplätze wegefallen. Dies sei eine verbindliche planerische Vorgabe der politischen Organe. Sowohl die Sanierung des Breitenrainplatzes als auch diejenige der Moserstrasse und der Breitenrainstrasse inklusive Vorland der Migros würden in enger Zusammenarbeit mit dem Planerteam der Migros erfolgen. Auch die Umleitungsplanung und die Baustellenlogistik würden in enger Zusammenarbeit mit der Migros geplant. Die Forderung der Einsprecherparteien seien somit erfüllt. Die Erstellung eines Rissprotokolls werde zugesichert. Das Begehren sei aus Sicht der Bauherrschaft erfüllt. Die Planung stehe noch keinen festen Fahrrad-Abstellplätze vor. Der Fussverkehr solle nicht von vornherein behindert werden. Nach Inbetriebnahme des umgestalteten Breitenrainplatzes werde geprüft, ob es zusätzliche zu den Abstellplätzen bei der Migros weitere Abstellplätze brauche.
- 3.4.4 Erneute Auflage (Antrag 1)
- Betreffend Antrag 1 wird auf die Ausführungen in Ziff. 3.3.4 hiervoor verwiesen. Dieser Rügepunkt ist als öffentlich-rechtlich unbegründet abzuweisen.
- 3.4.5 Verzicht Sperrung der Breitenrainstrasse (Antrag 3)
- Da sich die Einsprechenden in diesem Antrag gegen die Sperrung der Breitenrainstrasse und gegen weitere Verkehrsmassnahmen aussprechen, ist auf die Ausführungen in Ziff. 3.2.5 hiervoor zu verweisen. Da betreffend Antrag Nr. 3 Verkehrsmassnahmen gerügt werden, welche nicht mehr Gegenstand dieses Verfahrens sind, ist auf diesen Rügepunkt nicht einzutreten.
- 3.4.6 Koordination Neubau Migros (Antrag 4)
- Betreffend Koordination mit dem Neubau der Migros am Breitenrainplatz wird auf die Ausführungen unter Ziff. 3.2.7 hiervoor verwiesen. Dieser Rügepunkt ist demzufolge gegenstandslos geworden.
- 3.4.7 Abstellplätze für Zweiräder (Antrag 5)
- Die Einsprechenden beantragen, dass im Breitenrainquartier, insbesondere auf dem Breitenrainplatz eine genügende Anzahl an Zweiräder zu Verfügung zu stellen sei. Zuerst ist auszuführen, dass nicht das gesamte Breitenrainquartier Gegenstand dieser Planung ist, sofern die Anträge über den Perimeter der Planung ausgehen, ist darauf nicht einzutreten.
- Soweit beantragt wird, dass auf dem Breitenrainplatz mehr Abstellplätze zur Verfügung zu stellen ist, liegt es im Ermessensbereich der Stadt Bern, wieviel und wo sie Abstellplätze

zur Verfügung stellen will (vgl. Ausführungen unter Ziff. 3.1.4 hiervor). Dieser Rügepunkt ist als öffentlich-rechtlich unbegründet abzuweisen.

#### 3.4.8 Keine Aufhebung Parkplätze (Antrag 6)

Betreffend den Antrag der Einsprechenden, dass keine Parkplätze aufgehoben werden sollen, wird auf die Ausführungen in Ziff. 3.1.4. hiervor verwiesen. Dieser Rügepunkt ist als öffentlich-rechtlich unbegründet abzuweisen.

#### 3.4.9 Rissprotokoll (Antrag 7)

Die Einsprechenden beantragen, dass ein Rissprotokoll über den baulichen Ist-Zustand erstellt wird.

Mit Verweis auf den Entscheid der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Nr. 110/2005/41 vom 8. September 2005 ist festzuhalten, dass das von den Einsprechenden geforderte Rissprotokoll den Zweck hat, im Falle einer Schädigung ihres Gebäudes das Ausmass des Schadens und somit auch das Ausmass des geschuldeten Schadenersatzes zu bestimmen. Dabei handelt es sich einzig um eine vorzeitige Beweissicherung für einen allfälligen späteren Zivilrechtsstreit. Ein öffentliches Interesse an der Erstellung von Rissprotokollen ist nicht ersichtlich. Diese Beweissicherung kann daher nicht Gegenstand des öffentlich-rechtlichen Baubewilligungsverfahrens bilden. Auf den Antrag ist somit nicht einzutreten.

#### 3.4.10 Rechtsverwahrung (Antrag Nr. 8)

Betreffend die Rechtsverwahrung wird auf Ziff. 4.3 hiernach verwiesen.

#### 3.4.11 Die Einsprache Nr. 4 wird als öffentlich-rechtlich unbegründet abgewiesen, soweit sie nicht gegenstandlos geworden ist und darauf eingetreten wird.

### 3.5 Einsprachen Nrn. 7 und 10

#### 3.5.1 Die Einsprecherin Nr. 7 und der Einsprecher Nr. 10 haben die jeweils identische Einspracheschriften eingereicht. Diese werden deshalb aus prozessökonomischen Gründen ohne Rechtsverlust für diese Parteien gemeinsam behandelt.

#### 3.5.2 Die Einsprechenden Nrn. 7 und 10 erheben Einsprache gegen das Teilprojekt 1 und das Teilprojekt 4 beide in zwei separaten Schreiben. Dies Schreiben werden jeweils als eine Einsprache behandelt.

#### 3.5.3 Beim Teilprojekt 1 wenden sich die Einsprechenden gegen die Einführung von Tempo 20 auf der Nordseite des Breitenrainplatzes und gegen die Abkoppelung der Breitenrainstrasse durch ihre Sperrung im Bereich des Lokals „Barbière“ (ehemals Apotheke Stotzer).

Beim Teilprojekt 4 wenden sich die Einsprechenden gegen die Anpassungen im gesamten Strassenraum. Seltsam sei insbesondere die Tatsache, dass nebst den auf privatem Grund stehenden Bäumen links und rechts der Strasse zusätzliche Bäume auf öffentlichem Grund vorgesehen seien. Abgelehnt würden auch die unnötigen Eingriffe in private Eigentumsrechte der Anstösser an den öffentlichen Raum auf dem Breitenrainplatz. Der wahre Grund für die Pflanzung der Bäume im TP 4 liege in der neuerlichen Reduktion des Parkplatzangebots im Quartier. Mit der geplanten Pflanzung würden 16 Parkplätze verloren gehen. Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe würden dadurch weiter eingeschränkt. Schon jetzt sei feststellbar, dass der Suchverkehr in den ruhigen Wohnstrassen wegen der stetigen Reduktion des Parkplatzangebots zugenommen habe. Ebenfalls werde häufig illegal parkiert. Die Bäume würden im Laufe der Zeit den Wohnungen in den unteren Geschossen erheblich Licht entziehen, was zu einer Reduktion der Wohnqualität führe. In der Rodmattstrasse sei Sonneneinstrahlung schon durch die bestehende Bebauung reduziert. In den privaten Gärten habe es bereits Bäume



- 3.5.4 Die Stadt Bern führt zur Rüge gegen das Teilprojekt 1 aus, dass die Abkopplung der Breitenrainstrasse vom Breitenrainplatz eine verbindliche planerische Vorgabe der politischen Organe sei.

Weiter führt die Stadt Bern führt zu den Rügepunkten gegen das Teilprojekt 4 aus, dass in der Abstimmungsvorlage (vgl. Botschaft S. 51) bereits deutlich darauf hingewiesen worden sei, dass sich durch das Projekt «Dr nöi Breitsch» die Zahl der öffentlichen Parkplätze in der Moserstrasse und in der Rodtmattstrasse von 190 auf 161 reduzieren werde. Auf der Rodtmattstrasse selbst sollen 12 der heutigen 50 Parkplätze wegfallen. Dies sei eine verbindliche planerische Vorgabe. Weiter führt die Stadt aus, dass die Ergänzung der bereits heute bestehenden Baumreihe aus, dass sowohl im ursprüngliche Betriebs- und Gestaltungskonzept als auch im Vorprojekt und dann im eigentlichen Bauprojekt eine Ergänzung der bestehenden Baumreihe zum Breitenrainplatz hin und die Erweiterung der Allee in Richtung Guisanplatz geplant waren. Aufgrund der zusätzlichen Bäume fallen heute noch bestehende Parkplätze weg. Diese Bepflanzung sei auch Gegenstand in der Stadtratsdebatte vom 26. März 2015 gewesen, und sei explizit in die Abstimmungsvorlage eingeflossen (vgl. Botschaft S. 49) und somit eine verbindliche planerische Vorgabe der politischen Organe. Auf dem Breitenrainplatz seien die Baumpflanzungen Teil des Wettbewerbsprojekts, welches im Quartier breit abgestützt sei und für gut befunden worden sei.

- 3.5.5 Sofern die Einsprechenden sich gegen die Abkopplung der Breitenrainstrasse und gegen die Einführung von Tempo 20 aussprechen, bemängeln sie mit diesen Anträgen Verkehrsmassnahmen. Es sei hierzu auf die Ausführungen in Ziff. 3.2.5 hiervoor verwiesen.

Die die Verkehrsmassnahmen, welche die Einsprechenden bemängeln von diesem Verfahren in ein eigenständiges Verfahren abgekoppelt wurden und nicht mehr Gegenstand dieses Verfahrens sind, ist auf diese Rügepunkte nicht einzutreten.

- 3.5.6 Rüge betreffend Bäume

Betreffend die Rügen gegen die geplanten zusätzlichen Bäume, wird auf die Ausführungen in Ziff. 3.3.7 hiervoor verwiesen. Dieser Rügepunkt ist als öffentlich-rechtlich unbegründet abzuweisen.

- 3.5.7 Parkplätze

Betreffend die Rügen der Aufhebung der Parkplätze wird auf die Ausführungen in Ziff. 3.1.4 hiervoor verwiesen. Dieser Rügepunkt ist als öffentlich-rechtlich unbegründet abzuweisen.

- 3.5.8 Die Einsprachen Nrn. 7 und 10 werden als öffentlich-rechtlich unbegründet abgewiesen, soweit darauf eingetreten werden.

- 3.6 Einsprache Nr. 8

Die Einsprecherin Nr. 8 erhebt Einsprache gegen die Strassenpläne für die Teilprojekte Breitenrainplatz (TP 1) und Rodtmattstrasse (TP 4).

Die Einsprecherin stellt gegen den TP1 die Rechtsbegehren, dass die Herzogstrasse vor der Einmündung in den Breitenrainplatz für den motorisierten Individualverkehr zu sperren ist. Vor dieser Einmündung ist ein Wendeplatz einzurichten. Weiter ist die die Veloführung von der Stauffacherstrasse geradeaus über den Breitenrainplatz zwecks Velo- Linksabiegung in die Rodtmattstrasse nicht zu realisieren.

Zum TP 4 stellt die Einsprecherin den Antrag, dass der Eingang in die Militärstrasse auf eine Breite von max. 3.50 m zu reduzieren ist und die Ein- und Ausfahrt des zukünftigen Verwaltungszentrum Guisanplatz nicht in oder aus der Richtung Quartier erfolgt. Die durch den MIV zurückgewonnen Fläche insbesondere im Einmündungsgebiet der Tell-

strasse ist bewusst zu gestalten insbesondere als Grünfläche. Sie sind von der Fahrbahn physisch so abzugrenzen, dass eine illegale Parkierung verunmöglicht wird.

Die Stadt Bern beantragt die Abweisung der Einsprache.

3.6.1 Zur Begründung macht sie zusammengefasst das Folgende geltend:

Der Umbau des Breitenrainplatzes sei eine einmalige Gelegenheit, unnötigen Verkehr vom Quartierzentrum abzuhalten. Der Platz werde in Zukunft noch stärker von Trampassagieren belegt werden. Das Trottoir werde noch stärker frequentiert werden. Die Trottoirüberfahrten aus der Herzogstrasse würden enorm stören. Verglichen mit dem Fussgängeraufkommen wären die Automobilistinnen eine kleine Minderheit. Letzteren einen ansehnlichen Teil der Verkehrsfläche zu widmen, sei verfehlt. Mit einer Sperrung der Herzogstrasse könnten auch andere Ziele des Teilverkehrsplans MIV Stadtteil V gefördert werden, insbesondere die Reduktion des Verkehrs auf der Kasernenstrasse.

Velos links der MIV- Spur über einen Begegnungsplatz fahren zu lassen, sei sehr gefährlich und müsse dringend überprüft werden. Bei der Einführung von Tempo 30 habe die Regel gegolten, dass das Eingangstor in eine Tempo-30-Zone 3.50 m breit sein solle. Das reiche aus, damit ein Auto und ein Velo kreuzen könnten. Diese Regel sei später leider aufgeweicht worden. Heute müsse dies aber wieder konsequent umgesetzt werden. Vorbild sei der Eingang von der Papiermühlestrasse (Tempo 50) in die Kasernenstrasse (Tempo 30). Die Ein- und Ausfahrtssituation beim Verwaltungszentrum sei sehr grosszügig ausgelegt (Einstellhalle und ebenerdige Möglichkeiten). Mit dem verlangten Linksabbiegegebot Richtung Guisanplatz für alle Automobilistinnen, die aus dem Areal herausfahren, werde der Verkehr direkt in Richtung Autobahn gelenkt. Auch die Einfahrt in das Areal müsse so geregelt werden, dass vom Quartier herfahrende Autos mit einem Linksabbiegeverbot an der Einfahrt ins Verwaltungsareal gehindert würden. Im untersten Teil der Breitenrainstrasse die Gestaltung der Fussgängerflächen schiefgelaufen. Auf den tristen Asphaltflächen sei erwartungsgemäss illegal parkiert worden. Die Fläche sei daraufhin mit Trottoirsteinen abgegrenzt worden. Die Anlage sei hässlich.

3.6.2 Die Stadt Bern führt zu den Anträgen das Folgende aus:

Zum Antrag, dass die Herzogstrasse gesperrt werden solle, führt die Stadt aus, dass es sich dabei um ein Anliegen handle welches nicht Gegenstand des vorliegenden Genehmigungsverfahrens sei, weil es ausserhalb des Projektperimeter liege. Die Linksabbiegeverbindung sei in der öffentlichen Mitwirkung begrüsst worden. Aufgrund der der Gefälleanpassungen im Haltebereich könne der Warteraum für Fahrräder noch vergrössert werden, was sich zugunsten der gewählten Veloführung auswirke. Die Einspracherparteien würden empfehlen, dass mittels geeigneter Markierungen die Verkehrssicherheit der Velofahrer bestmöglich sicherzustellen. Die Projektvertreter würden bestätigen, dass nach Abschluss der Bauarbeiten Verkehrsbeobachtungen stattfinden würden, worauf die Markierungen bei Bedarf angepasst werden könne. Zur Verschmälerung der Einfahrt in die Militärstrasse wird ausgeführt, dass das Eingangstor von der Rodtmattstrasse in die Militärstrasse ausserhalb des Projektperimeters liege. Zudem würden die Eingangstore in die Seitenstrasse (Tempo 30) aufgrund von Tempo 30 auf der Rodtmattstrasse einen grossen Teil ihrer bisherigen Bedeutung verlieren. Gleichwohl würden die Schleppekurven auf dem Knoten Rodtmattstrasse/Militärstrasse nochmals überprüft werden und der Knoten werde bis auf das Minimum verschmälert. Unabhängig vom vorliegenden Projekt werde zudem das Zonensignal am Eingang zur Militärstrasse bereits im Jahr 2016 neu platziert, um den Fahrbahnraum, wie gewünscht, zusätzlich einzuengen. Zur Zu- und Wegfahrt des Verwaltungszentrum Guisanplatz 1 nicht durch das Quartier wird ausgeführt, dass die im Baubewilligungsverfahren für das Areal Guisanplatz bewilligte Ein- und Ausfahrt des neuen Verwaltungsgebäudes Guisanplatz 1 in die Planung einbezogen worden sei. Weitergehende Verkehrsmassnahmen würden geprüft, wenn sich aus dem Betrieb ein entsprechender Bedarf zeige. Im Übrigen seien das Verwaltungszentrum Guisanplatz und dessen

Ein- und Ausfahrten nicht Bestandteil dieses Verfahrens. Zu den Bedenken des illegalen Parkierens im Einmündungsbereich zur Tellstrasse wird ausgeführt, dass dies mit geeigneten Mitteln unterbunden werde. Der Platz solle in Zusammenarbeit mit den Quartierorganisationen entsprechende gestaltet und nutzbar gemacht werden. Weitere Natur- und Kiesbeläge seien dabei allerdings nicht vorgesehen (Behindertentauglichkeit, Unterhalt, Schneeräumung). Möglich seien aber insbesondere Möblierungen auf der Fläche, um illegales Parkieren zu verhindern

### 3.6.3 Antrag Sperrung Herzogstrasse

Wie die Stadt Bern ausführt, handelt es sich dabei um ein Anliegen welches nicht Gegenstand dieser Vorlage ist. Aufgrund dessen könnte bereits nicht auf dieses Anliegen eingetreten werden. Weiter handelt es sich dabei auch um einen Antrag, welcher eine Verkehrsmassnahme betrifft. Wie unter Ziff. 3.2.5 hiervoor ausgeführt wird, können Verkehrsmassnahmen nicht Gegenstand dieses Verfahrens sein. Auf diesen Rügepunkt ist demzufolge nicht einzutreten.

### 3.6.4 Nichtrealisierung Veloführung Stauffacherstrasse über Breitenrainplatz zwecks Linksabiegung in die Rodtmattstrasse

Der Einsprecher rügt in diesem Antrag verschiedene Verkehrsmassnahmen, inklusive der Linksabbiegeverbindung. Zu den Verkehrsmassnahmen wird auf die Ausführungen in Ziff. 3.2.5 hiervoor verwiesen. Sofern der Einsprecher Verkehrsmassnahmen in der vorliegenden Planung rügt und diese wie ausgeführt nicht mehr Gegenstand dieser Planung sind, ist auf diese Rügepunkte nicht einzutreten.

### 3.6.5 Eingang Militärstrasse auf eine Breite von 3.50 m zu reduzieren, Ein- und Ausfahrt Verwaltungszentrum Guisanplatz

Betreffend diese Anträge ist auf die Ausführungen in Ziff. 3.8.4 hiernach zu verweisen. Auf diese Rügepunkte ist nicht einzutreten.

### 3.6.6 Gestaltung Einmündungsbereich Tellstrasse

Betreffend diesen Antrag ist auf die Ausführungen in Ziff. 3.8.5 hiernach zu verweisen. Dieser Rügepunkt ist als öffentlich-rechtlich unbegründet abzuweisen.

### 3.6.7 Die Einsprache Nr. 8 wird als öffentlich-rechtlich unbegründet abgewiesen, soweit darauf eingetreten wird.

## 3.7 Einsprache Nr. 9

### 3.7.1 Der Einsprecher Nr. 9 erhebt Einsprache gegen Teilprojekt P 1 und richtet sich gegen die Sperrung der Breitenrainstrasse für den MIV und das vorgesehene Temporegime. Es sei ein einheitliches Temporegime 30 auf den zuführenden Strassen und auf dem ganzen Breitenrainplatz mit möglichst wenig oder gar keine Fussgängerstreifen vorzusehen. Die Breitenrainstrasse müsse ab dem Kreisel Breitenrainstrasse bis auf Höhe UBS als Begegnungszone für alle Verkehrsteilnehmer befahrbar ausgebildet werden.

### 3.7.2 Zur Begründung wird zusammengefasst folgendes geltend gemacht:

Im Öffentlichkeitsforum Breitenrainplatz, an welchem auch der Leist teilgenommen habe, sei nach langen Diskussionen im Jahr 2007 die Rahmenbedingungen zur Platzgestaltung als Grundlage zu einem Projektwettbewerb gefunden und in einem demokratischen Prozess mit einer grossen Mehrheit definiert worden. Es sei vorgesehen gewesen, den Verkehr auf dem Breitenrainplatz im Kreisverkehr zu führen, ein einheitliches Temporegime auf den Zufahrtsstrassen und dem Platz festzulegen und die Breitenrainstrasse ab dem Breitenrainplatz für alle Verkehrsteilnehmer offen zu halten. Das Siegerprojekt Amélie habe diese Vorgaben alle restlos erfüllt. Die neue Verkehrsführung sei mit einem Maximum an Nachvollziehbarkeit, an Verständlichkeit und somit einem Maximum an Verkehrssi-

cherheit geplant und gestaltet gewesen. Diese Tatsache sei von den Forumsteilnehmern, den Politikern und den Verkehrsfachleuten immer wieder als sehr positiv hervorgehoben worden.

Vier Jahre später habe nun der Stadtrat ohne verkehrsplanerischen Sachverstand und aus rein ideologischen und parteipolitischen Gründen Projektänderungen von wesentlicher Tragweite beschlossen:

- Die Breitenrainstrasse werde vom Kreisel abgekoppelt.
- Zwischen dem Breitenrainplatz 36 und 40 sei Tempo 20 geplant.

Von einer Sperrung der Breitenrainstrasse für den motorisierten Verkehr ab dem Kreisel Breitenrainplatz sei der ganze untere Breitenrain und die hintere und mittlere Lorraine betroffen. Der ganze Verkehr sei gezwungen, unverhältnismäßige Umwege zu fahren. Diese Quartierzonen seien aus Richtung Mingerkreisel, Guisanplatz, Papiermühle, Rodtmatt und Stauffacher nur über den Breitenrainplatz erreichbar. Die Breitenrainstrasse diene ausschließlich dem Ziel- und Quellverkehr dieser Quartierteile aus und in Richtung Wankdorf und werde auch mit der heutigen Verkehrsführung nicht als Schleichweg oder Abkürzung vom Norden Richtung Stadtzentrum oder Süden befahren. Dieses Verkehrsaufkommen lasse sich nicht reduzieren, sondern nur verlagern. Die erwähnten Quartierteile seien nicht über das Basisnetz Nordring erschlossen, da das Linksabbiegen in Richtung unterer Breitenrain oder das Rechtsabbiegen in Richtung hintere Lorraine untersagt sei. Die Folgen der Abkoppelung der Breitenrainstrasse ab dem Breitenrainplatz würden allen Sicherheitsüberlegungen, dem STEK sowie dem Teilverkehrsplan MIV 2013 widersprechen.

In den Auflagedokumenten sei nirgends aufgezeigt, wie der umgeleitete Verkehr ab der gesperrten Breitenrainstrasse geführt werde, wie die besagten Quartierteile erschlossen würden und welche flankierenden Maßnahmen zur Verkehrssicherheit vorgesehen seien.

Es sei davon ausgehen, dass der Ziel- und Quellverkehr ab und zum Breitenrainplatz über die Moserstrasse zum Knoten Viktoriastrasse/Moserstrasse geführt werde. Der Knoten Moserstrasse/Viktoriastrasse werde dann mit 40% Mehrverkehr belastet. Jede Verkehrszunahme auf der Moserstrasse und der engen Viktoriastrasse führe zu einem gravierenden Verkehrssicherheitsproblem und sei abzulehnen.

Eine kurze Begegnungszone im Bereich Breitenrainplatz 36 bis 40 mache aus verkehrsplanerischer Sicht überhaupt keinen Sinn, sei im Kreisverkehr Breitenrainplatz für die Verkehrsteilnehmer nicht verständlich, verstosse im Zusammenhang mit den fraglichen Fussgängerstreifen in den Tempo 30 Zonen gegen das SVG und schaffe unzählige Unklarheiten bezüglich Vortritt (Velo-Vortritt gegenüber dem Fussgänger; auf dem Fussgängerstreifen jedoch Fussgänger-Vortritt, in der Begegnungszone Fussgänger-Vortritt vor dem Velo; Benutzung des Fussgängerstreifens mit Vortritt vor Velo oder Querung über die Begegnungszone ohne Vortritt gegenüber dem Velo; Tramvortritt; Querungsmöglichkeit überall in der Tempo-30 Zone jedoch zwei Fussgängerstreifen in einer Distanz von weniger als 100 Meter; Velo-Vortritt über den Kreisel in Richtung Wankdorf jedoch Fussgänger-Vortritt in umgekehrter Richtung). Solche unverständlichen und missverständlichen Vortrittsverhältnisse auf kleinstem Raum seien abzulehnen.

- 3.7.3 Die Stadt Bern führt zu diesen Anträgen aus, die Abkopplung der Breitenrainstrasse vom Breitenrainplatz eine verbindliche planerische Vorgabe der politischen Organe sei.
- 3.7.4 Wie die Einsprecher ausführen, erhebt sie Einsprache gegen die Sperrung der Breitenrainstrasse für den MIV und das vorgesehene Temporegime. Die Sperrung der Breitenrainstrasse für den MIV war eine Verkehrsmassnahme des Planes «Signalisation und Markierung» des Teilprojekts 1 und wurde in diesem Plan festgelegt. Ebenfalls eine Verkehrsmassnahme und Gegenstand dieses Planes war das vorgesehene Temporegime. Zu diesen Rügepunkten wird auf die Ausführungen in Ziff. 3.2.5 hiavor verwiesen.

Da sich die von der Einsprecherin vorgebrachten Rügepunkte auf Gegenstände beziehen, welche von diesem Verfahren ausgekoppelt wurde und wie hiavor ausgeführt, in einem eigenständigen Verfahren vor Bundesgericht entschieden worden sind, ist auf diese Rügepunkte und damit auf die Einsprache nicht einzutreten.

3.7.5 Auf die Einsprache Nr. 9 wird nicht eingetreten.

3.8 Einsprache Nr. 11

3.8.1 Die Einsprecherin erhebt Einsprache gegen die Teilprojekte Breitenrainplatz (TP 1) und Rodtmattstrasse (TP 4) und stellen die folgenden Anträge:

1. (Teilstück Guisanplatz-Militärstrasse): Der Eingang in die 30er Zone ist auf der Höhe Einfahrt in die Militärstrasse zu weit vom Guisanplatz entfernt. Die Pforte, resp. das 30er Signal sollte schon kurz nach dem Guisanplatz resp. deutlich davor dem Abbieger Militärstrasse und dem geplanten Fussgängerstreifen vor der Kurve angelegt sein.
2. (Einfahrt Tellstrasse): Die Strassenverkehrsfläche bei der Einfahrt von der Rodtmatt- in die Tellstrasse ist zu verringern. Die neuentstehende verkehrsfreie Fläche zwischen den Abbiegern Wankdorfstrasse und Tellstrasse ist so zu gestalten, dass bei beiden abbiegenden Strassen der klar untergeordnete Charakter noch stärker betont wird und dass die Lösung auch ästhetisch attraktiv ausfällt. Die verkehrsfreie Fläche ist als versickerungsfähige, grosszügig begrünte Fläche zu gestalten und zudem physisch von der Fahrbahn so abzugrenzen, dass eine illegale Parkierung, bzw. eine Gefährdung von Fussgängerinnen verunmöglicht wird.
3. (Tramhaltestelle Parkstrasse): Die beiden Tramhaltestellen sind weiterhin verschoben und nicht parallel zu errichten, also in den aktuellen Positionen zu belassen. Der Fussgängerstreifen auf der östlichen Seite der Parkstrasse darf nicht entfernt werden.

3.8.2 Zur Begründung macht sie zusammengefasst das Folgende geltend:

Betreffend des Antrags 1 wird ausgeführt, dass der geplante Pfortencharakter bestehen bleibe und – dank Fussgängerstreifen und Verengung wegen der neuen Abbieger Wankdorf – und Tellstrasse und der Kurve. Die durch die stadtauswärts verlängerte 30er-Zone erzielte Temporeduktion sei vor einem Fussgängerstreifen und der scharfen Linkskurve besonders sinnvoll (Sicherheit). Die abbiegenden Verkehrsteilnehmenden, insbesondere Velofahrerinnen seien durch die stadtauswärts verlängerte 30er-Zone besser geschützt resp. verlangsamen das Tempo ohnehin. Die Rodtmattstrasse führe mitten durch Wohnzonen. Durch Temporeduktion entstehe auch eine Lärmreduktion für zahlreiche Wohnungen und Häuser, die an dieser Stelle schluchtartig angeordnet und deshalb lärmexponiert seien. Der Lärm habe bekanntlich wegen dem neuen Tramdepot und zusätzlichen Fahrten zur Randzeiten stark zugenommen. Eine Lärmkompensation durch die Temporeduktion dränge sich deshalb auf. Durch die Ausbauprojekte Guisanplatz 1 und geplanten Bauvorhaben von CSL Behring mit tausenden neuen Arbeitsplätzen werde der Verkehrsdruck im Breitfeld zunehmen. Grundsätzlich seien deshalb alle Massnahmen auf der Rodtmattstrasse zu begrüssen, welche zu einer Beruhigung führen und den MIV reduzieren würden.

Zum Antrag 2 wird ausgeführt, dass es sich bei der Tellstrasse um eine untergeordnete Quartierstrasse handle. Die anderen Einfahrten der Quartierstrassen seien durch Koffierungen/ Trottoirüberfahrten baulich deutlich von der Rodtmattstrasse unterschieden. Der Gleisersatz Rodtmattstrasse sei mit der Gestaltung der Tellstrasse und deren Einfahrt eng verknüpft. Nach der gerichtlich geklärten Sperre der Tellstrasse mache es keinen Sinn, die beiden Projekte aufzutrennen und die Pforte der Tellstrasse nur provisorisch zu gestalten und den Rest auf unbestimmte Zeit zu verschieben.

Weiter wird zum Antrag 3 erläutert, dass beim parallelem Halt zweier Trams die Strasse für Blaulichtfahrzeuge nicht mehr passierbar und bei Stromunterbruch sogar komplett gesperrt wäre. Stadtauswärtsfahrende Autos würden bei einem Halt die ganze Kreuzung Parkstr./Rodtmattstrasse. Das Weglassen eines Fussgängerstreifens bedeute eine massive Verschlechterung aus Sicht der Fussgängerinnen. Die Kosten für die Verschiebung seien unnötig und hoch. Das Hauptargument „Pforte“ falle weg, da die Pforte schon vor der Kurve (Schulzahnklinik) zu stehen komme.

- 3.8.3 Die Stadt Bern ihrerseits führt aus, dass die Linksabbiegeverbindung von der Stauffacherstrasse über den Breitenrainplatz in die Rodtmattstrasse in der öffentlichen Mitwirkung begrüsst worden sei. Aufgrund der Gefälleanpassungen im Haltestellenbereich könnte der Warteraum für Fahrräder noch vergrössert werden, was sich zugunsten der gewählten Veloführung auswirke. Die Einspracherparteien würden empfehlen, mittels geeigneter Markierungen die Verkehrssicherheit der Velofahrer bestmöglich sicherzustellen. Die Projektvertreter würden bestätigen, dass nach Abschluss der Bauarbeiten Verkehrsbeobachtungen stattfinden würden, woraufhin die Markierungen bei Bedarf angepasst würden. Zur Verschmälerung der Einfahrt in die Militärstrasse wird ausgeführt, dass das Eingangstor von der Rodtmattstrasse in die Militärstrasse ausserhalb des Projektperimeters liege. Zudem würden die Eingangstore in die Seitenstrasse (Tempo 30) aufgrund von Tempo 30 auf der Rodtmattstrasse einen grossen Teil ihrer bisherigen Bedeutung verlieren. Gleichwohl würden die Schleppekurven auf dem Knoten Rodtmattstrasse/Militärstrasse nochmals überprüft werden und der Knoten werde bis auf das Minimum verschmälert. Unabhängig vom vorliegenden Projekt werde zudem das Zonensignal am Eingang zur Militärstrasse bereits im Jahr 2016 neu platziert, um den Fahrbahnraum, wie gewünscht, zusätzlich einzuengen. Zur Zu- und Wegfahrt des Verwaltungszentrum Guisanplatz 1 nicht durch das Quartier wird ausgeführt, dass die im Baubewilligungsverfahren für das Areal Guisanplatz bewilligte Ein- und Ausfahrt des neuen Verwaltungsgebäudes Guisanplatz 1 in die Planung einbezogen worden sei. Weitergehende Verkehrsmassnahmen würden geprüft, wenn sich aus dem Betrieb ein entsprechender Bedarf zeige. Im Übrigen seien das Verwaltungszentrum Guisanplatz und dessen Ein- und Ausfahrten nicht Bestandteil dieses Verfahrens. Zu den Bedenken des illegalen Parkierens im Einmündungsbereich zur Tellstrasse wird ausgeführt, dass dies mit geeigneten Mitteln unterbunden werde. Der Platz solle in Zusammenarbeit mit den Quartierorganisationen entsprechende gestaltet und nutzbar gemacht werden. Weitere Natur- und Kiesbeläge seien dabei allerdings nicht vorgesehen (Behindertentauglichkeit, Unterhalt, Schneeräumung). Möglich seien aber insbesondere Möblierungen auf der Fläche, um illegales Parkieren zu verhindern.

3.8.4 Teilstück Guisanplatz-Militärstrasse (Antrag 1)

Die Einsprecherin rügt in diesem Antrag verschiedene Verkehrsmassnahmen, inklusvie der Linksabbiegeverbindung. Zu den Verkehrsmassnahmen wird auf die Ausführungen in Ziff. 3.2.5 hiavor verwiesen. Sofern die Einsprecherin Verkehrsmassnahmen in der vorliegenden Planung rügt und diese wie ausgeführt nicht mehr Gegenstand dieser Planung sind, ist auf diese Rügepunkte nicht einzutreten.

Sofern die Einsprecherin die Verschmälerung der Einfahrt in die Militärstrasse sowie die Ein- und Ausfahrten des Verwaltungszentrum Guisanplatz rügt, handelt es sich dabei um Gebiete und Gegenstände, welche sich nicht innerhalb des Perimeters dieser Planung liegen, weshalb auf diese Rügepunkte nicht einzutreten ist.

3.8.5 Einfahrt Tellstrasse (Antrag 2)

Die Einsprecherin beantragt, dass die Strassenfläche zwischen Rodtmatt- in die Tellstrasse zu verringern sei und die entstehende verkehrsfrei Fläche attraktiv zu gestalten sei und die illegale Parkierung unattraktiv gemacht wird. Es liegt im Autonomiebereich der Stadt Bern, wieviel Fläche sie der Strasse zugestehen will und wieviel einer verkehrsfreien Flä-

che. Die Breite der Strasse wurde in der Vorprüfung der Fachstellen vorgelegt und sie haben die Genehmigungsfähigkeit der Planung bestätigt. Auch wenn sich die Einsprecherin eine Verringerung und eine andere Gestaltung der verkehrsfreien Fläche wünscht, so kann die Genehmigungsbehörde auf diese Wünsche nicht eintreten. Sie würde damit ihrerseits in den Autonomiebereich der Stadt Bern eingreifen. Dieser Rügepunkt ist als öffentlich-rechtlich unbegründet abzuweisen.

Es sei jedoch an dieser Stelle angemerkt, dass die Stadt Bern zugesichert hat, dass der Platz in Zusammenarbeit mit den Quartierorganisationen gestaltet und nutzbar gemacht werden soll.

### 3.8.6 Tramhaltestelle Parkstrasse (Antrag 3)

Wie die Stadt Bern im Rahmen der Einspracheverhandlung ausgeführt hat, sollen behindertengerechte Haltestellenkanten gebaut werden. Am Standort der jetzigen Haltestelle Parkstrasse stadtauswärts sei dies nicht möglich. Am geplanten Standort sei der Bau einer dem Behindertengleichstellungsrecht entsprechende Haltestelle möglich. Den Ausführungen der Stadt Bern ist nichts entgegenzuhalten. Einerseits wurde die Planung in der Vorprüfung von den Fachstellen überprüft und als genehmigungsfähig eingestuft. Andererseits liegt es im Autonomiebereich der Stadt Bern, die Lage der Haltestellen zu planen. Die Genehmigungsbehörde dürfte nur einschreiten, wenn die vorgesehene Planung nicht genehmigungsfähig wäre – dies ist jedoch wie gesehen nicht der Fall. Dieser Rügepunkt ist als öffentlich-rechtlich unbegründet abzuweisen.

Soweit die Einsprecherin rügt, dass der Fussgängerstreifen nicht entfernt werden dürfe, so betrifft diese Rüge eine Verkehrsmassnahme. Es wird auf die Ausführungen in Ziff. 3.2.5 hiervoor verwiesen. Auf diesen Rügepunkt ist nicht einzutreten.

3.8.7 Die Einsprache Nr. 11 wird als öffentlich-rechtlich unbegründet abgewiesen, soweit darauf eingetreten wird.

### 3.9 Einsprache Nr. 12

3.9.1 Der Einsprecher erhebt Einsprache gegen das Teilprojekt 1 (Breitenrainplatz) und das Teilprojekt 4 (Rodtmattstrasse) der Planung und verlangt sinngemäss die Nichtgenehmigung dieser.

Die Stadt Bern beantragt die Abweisung der Einsprache.

3.9.2 Der Einsprecher begründet seine Anträge wie folgt;

Bei TP 1 werde die Kombination einer Begegnungszone auf dem nördlichen Teil und einer Tempo-30-Zone auf dem südlichen Teil des Platzes als nicht bewilligungsfähig erachtet. Dies sei wegen unterschiedlicher Gesetzesvorschriften unsinnig und gefährlich. In einer Begegnungszone mit Tempo 20 hätten Fussgänger Vortritt, in einer Tempo-30-Zone dagegen die Velos und Autos. Da der Breitenrainplatz zudem von mehreren Buslinien und dem 9er-Tram frequentiert werde, sei die Planung in Bezug auf die Verkehrssicherheit fahrlässig. Die geplanten Fussgängerstreifen seien in diesen Zonen nicht erlaubt. Dieser Mix führe zwangsläufig zu einer erheblichen Verkehrsunsicherheit. Auf dem ganzen Platz seien 4 Fussgängerstreifen vorgesehen. Aufgrund der bestehenden 50-Meter-Regel sei ein flächiges Queren nicht möglich (Art. 47 Abs. 1 VRV). Fussgängerstreifen seien in einer Tempo-30-Zone nicht zugelassen. Eine Ausnahme bestehe nur direkt vor einer Schule oder vor einem Heim (Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen). Die Sicht auf die Warteräume der Fussgängerstreifen sei z.T. stark eingeschränkt. Die neue Norm 640241 werde nicht überall eingehalten. Der Wartebereich für die Querungshilfe für Velofahrer sei mit bloss ca. 1 Meter viel zu knapp. Das Minimum betrage hier mindestens 2 Meter. Aus Richtung Stauffacherstrasse fehle das Linksabbiegeverbot.

Beim TP4 (Rodtmattstrasse) habe der Einsprecher grundlegende Vorbehalte hinsichtlich der Ausweitung der Tempo-30-Zone in die Rodtmattstrasse. Die Rodtmattstrasse sei dem Übergangsnetz zugeteilt. Der Verkehrsfluss zu Spitzenzeiten sei mit dem jetzigen Temporegime gut. Mit der Ausweitung der Tempo-30-Zone bis zur Einmündung Militärstrasse sei nun fast die ganze Rodtmattstrasse eingebunden, was sich u.a. negativ auf den Tramverkehr auswirken werde. Es sei nicht ersichtlich, dass heute auf der Rodtmattstrasse ein schwerwiegendes Verkehrsproblem vorliege, welches nicht mit anderen Massnahmen gelöst werden könne. Entsprechend sei die Strasse im städtischen Teilverkehrsplan nicht als Tempo-30-Zone vorgesehen. Die Bedingungen für eine Abweichung von der allgemeinen Tempolimite seien somit nicht gegeben und die Voraussetzungen nach Art. 108 Abs. 2 SSV seien nicht erfüllt. Die Tempo-30-Massnahme müsse zudem nötig, zweck- und verhältnismässig sein und es sei zu prüfen, ob andere Massnahmen vorzuziehen seien. Eine Tempo-30-Zone in der Rodtmattstrasse entspreche nicht den gesetzlichen Vorgaben, da sie wegen des Trams nur mit unzähligen Ausnahmen realisierbar sei (konsequenter Verzicht auf Rechtsvortritt), in Tempo-30-Zonen grundsätzlich keine Fussgängerstreifen zugelassen seien und es sich bei der Rodtmattstrasse in erster Linie um einen Verkehrsweg und nicht um eine Strasse mit Wohncharakter handle. Die Frage, welche gravierenden Verkehrsprobleme auf der Rodtmattstrasse eine Tempo-30-Zone rechtfertigen würden, werde nicht beantwortet. Das Signal «Kein Vortritt» sei bei Trottoirüberfahrten nicht zulässig. Fussgängerstreifen seien in einer Tempo-30-Zone grundsätzlich nicht zugelassen. Die Sicht auf die Warteräume der Fussgängerstreifen sei auch hier z.T. stark eingeschränkt. Die Norm 640241 werde nicht überall eingehalten.

Weiter bemängelt der Einsprecher, dass der Schattenwurf der vielen Bäume bei Tag und Nacht ein Problem darstellen werde. Zudem sei die Strassenbeleuchtung ungenügend (Warteraum Fussgängerstreifen).

- 3.9.3 Die Stadt Bern führt zusammengefasst zu den Rügepunkten aus, dass es sich bei der Tempo-20-Zone auf dem Breitenrainplatz um eine politische Vorgabe handle, die auch explizit Teil der Abstimmungsbotschaft war. Die Planungsbehörde sei daran gebunden; es bestehe kein Verhandlungsspielraum. Insbesondere sei auch keine Rechtswidrigkeit einer Kombination von Tempo-20- und Tempo-30-Zonen ersichtlich. Es bestehe keine vollständige Unzulässigkeit von Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen. Wo Benutzergruppen mit besonderen Schutzbedürfnissen die Strassen überqueren würden, seien Fussgängerstreifen als Querungshilfen auch im Tempo-30-Zonen zulässig. Dies sei z.B. in der Nähe von Schulen der Fall oder bei grossen Fussgängeraufkommen im Bereich von Haltestellen des ÖV. Die vorgesehenen Fussgängerstreifen würden den Empfehlungen des bfu entsprechen. Die zulässige Geschwindigkeit werde gegenüber heute reduziert, was die Ansprüche an die Sichtweise herabsetze. Die technischen Normen seien gemäss heutigem Planungsstand eingehalten. Die Optimierungen würden geprüft und nötigenfalls neu aufgelegt. Die Rüge betreffend die ungenügenden Warteräume für die Velos sei nicht nachvollziehbar. Interessierte Verbände würden keine zu knappen Velo-Wartebereiche kritisieren. Es werde aber nochmals überprüft, ob die Länge des Velo-Wartebereichs z.B. auch für Velos mit Anhänger reichen würde. Das fehlende Linksabbiegeverbot aus Richtung Stauffacherstrasse werde nochmals geprüft. Zur zu weiten Tempo-30-Zone in der Rodtmattstrasse erwidert die Stadt Bern, dass andere Anspruchsgruppen sogar noch eine weitere Ausdehnung der Tempo-30-Zone beantragen würden. Die Tempo-30-Zone sei eine verbindliche planerische Vorgabe der politischen Organe und die Planungsbehörde sei daran gebunden.

Zum zu grossen Schattenwurf der Bäume verweist die Stadt Bern darauf, dass es sich bei den Bäumen um ein wesentliches Gestaltungselement des Platzes handle und zudem eine verbindliche planerische Vorgabe der politischen Organe, an welche die Planungsbehörde gebunden sei, es bestehe kein Verhandlungsspielraum. Es sei keine Verletzung einer Rechtsnorm ersichtlich.



#### 3.9.4 Rüge betreffend Verkehrsmassnahmen

Der Einsprecher rügt betreffend TP1 die Kombination einer Begegnungszone mit einer Tempo-30-Zone. Betreffend TP 4 die rügt der Einsprecher grundsätzlich die Ausweitung der Tempo-30-Zone in die Rodmattstrasse. Er rügt damit bei beiden Teilprojekten vorgesehene Verkehrsmassnahmen. Zu diesen Rügepunkten wird auf die Ausführungen in Ziff. 3.2.5 verwiesen.

Da der Einsprecher in diesen Rügepunkten Vorbehalte vorbringt, welche nicht mehr Gegenstand dieser Planung sind, ist auf diesen Rügepunkten nicht einzutreten.

#### 3.9.5 Rüge Schattenwurf der Bäume

Sofern der Einsprecher vorbringt, dass die Bäume zu viel Schatten werfen würde, sei auf die Ausführungen in Ziff. 3.3.7 hiavor verwiesen. Dieser Rügepunkt ist als öffentlich-rechtlich unbegründet abzuweisen.

#### 3.9.6 Rüge Ungenügende Strassenbeleuchtung

Der Einsprecher bringt vor, dass die Strassenbeleuchtung nicht genügend sei, ohne dies jedoch weiter zu begründen. Die Strassenbeleuchtung war bereits in der Vorprüfung vorhanden und wurde durch die Fachstelle vorgeprüft. Es wurde keine Vorbehalte formuliert, weshalb die Beleuchtung des Breitenrainplatzes normenkonform ist. Dieser Rügepunkt ist als öffentlich-rechtlich unbegründet abzuweisen.

#### 3.9.7 Die Einsprache Nr. 12 wird als öffentlich-rechtlich unbegründet abgewiesen, soweit drauf eingetreten wird.

### 4. Rechtsverwahrungen

#### 4.1 Rechtsverwahrungen dienen zur Anmeldung von privatrechtlichen Ansprüchen. Sie werden hier ohne weiteres zur Kenntnis genommen und gegeben (Art. 32 des Dekrets vom 22. März 1994 über das Baubewilligungsverfahren, BewD; BSG 725.1).

#### 4.2 Rechtsverwahrung Nr. 1

Die Einsprecherin Nr. 2 meldet Schadenersatz- und Beseitigungs- bzw. Unterlassungsansprüche an, falls durch die Realisierung des Projekts oder dessen spätere Nutzung ihre privatrechtlich geschützten Positionen in irgendeiner Weise verletzt bzw. gefährdet werden. Es sei zu verhindern ist, dass die Liegenschaft der Einsprecherin nicht erreicht werden kann. Der Baustellenverkehr sei so abzuwickeln, dass die Zufahrt zur Parzelle der Einsprecherin nicht beeinträchtigt wird. Der Baulärm sei einzuschränken und nach Möglichkeit zu vermeiden. Über den Mittag, am Abend und an Wochenenden dürfen keine lärmigen oder geruchsintensive Bau- oder Sanierungsarbeiten durchgeführt werden.

Die Rechtsverwahrung Nr.1 wird vorgemerkt.

#### 4.3 Rechtsverwahrung Nr. 2

Die Einsprecher Nr. 3 behalten sich mit einer Rechtsverwahrung die Geltendmachung privatrechtlicher Ersatzansprüche für durch das Bauvorhaben verursachte Schäden, Behinderungen, übermässige Störungen usw. vor (Art. 32 BewD). Es werde zu massiven Verkehrsbehinderungen und Verkehrsunterbrüchen kommen. Weiter müsse mit heftigen Erschütterungen und anderen übermässigen Immissionen (Baustellenverkehr, Baulärm, Verkehrslärm, Staub und Verschmutzung, störende Nachtbauarbeiten [Lärm, Beleuchtung, usw.]) gerechnet werden.

Mit allfälligen Grundwasserabsenkungen, Erschütterungen usw. werden Schäden (z.B. Risse) am Gebäude und u.a. auch am Weinlager (Umfallen von Gestellen, usw.) befürchtet.

Es wird deshalb für ihr Grundstück Nr. 325 ein Protokoll über den baulichen und betrieblichen Ist-Zustand und ein sogenanntes Rissprotokoll auf Kosten der Bauherrschaft verlangt.

Die Rechtsverwahrung Nr. 2 wird vorgemerkt.

#### 4.4 Rechtsverwahrung Nr. 3

Die Einsprechenden Nr. 4 behalten sich mit ihrer Rechtsverwahrung die Geltendmachung privatrechtlicher Ersatzansprüche für durch das Bauvorhaben verursachte Schäden, Behinderungen, übermässige Störungen usw. vor (Art. 32 BewD). Durch die mehrere Jahre dauernde Intensivbaustelle werde es zu massiven Verkehrsbehinderungen und Verkehrsunterbrüchen kommen. Es sei auch mit heftigen Erschütterungen und anderen übermässigen Immissionen (Baustellenverkehr, Baulärm, Verkehrslärm, Staub und Verschmutzung, störende Nachtbauarbeiten [Lärm, Beleuchtung, usw.]) zu rechnen.

Nacht und frühmorgens dürften keine lärmintensiven oder sonst störenden Arbeiten ausgeführt werden.

Nebst den übermässigen Störungen befürchten die Einsprechenden auch Schäden an ihren Liegenschaften. Die Einsprechenden verlangen deshalb für ihre Liegenschaften Protokolle über den baulichen Ist-Zustand und sogenannte Rissprotokolle.

Die Rechtsverwahrung Nr. 3 wird vorgemerkt.

#### 4.5 Rechtsverwahrung Nr. 4

Der Rechtsverwahrende Nr. 4 beantragen für die Stockwerkeigentümerschaft Kasernenstrasse 47, dass auch in der Liegenschaft Kasernenstrasse 47 Rissprotokolle erstellt werden.

Die Rechtsverwahrung Nr. 4 wird vorgemerkt.

## 5. Lastenausgleichsbegehren

5.1 Soweit Lastenausgleichsbegehren angemeldet wurden, ist darüber nicht im Gesamtentscheid zu befinden (Art. 31 BauG). Die Baupolizeibehörde der Gemeinde Bern ist anzuweisen, den allenfalls Berechtigten den Baubeginn unter Hinweis auf die dreimonatige Klagefrist mitzuteilen.

5.2 Die Einsprecherin Nr. 2 meldet vorsorglich Ansprüche aus Lastenausgleich im Sinne von Art. 31 BauG für den Fall an, dass allfällige Ausnahmegewilligungen wider Erwarten erteilt würden.

## 6. Kosten

6.1 Genehmigungen inkl. die Vorprüfung von Nutzungsplanungen sind grundsätzlich gebührenfrei. Vorbehalten bleibt die Erhebung einer Gebühr für mutwillige Einsprachen. Diese Voraussetzungen sind vorliegend nicht erfüllt. Die Genehmigung der Überbauungsordnung (Strassenplan) «Sanierung Gleisanlagen Breitenrain», Teilprojekte 1, 3 und 4 erfolgt somit gebührenfrei.

Hingegen hat der Gesuchsteller gemäss Art. 52 BewD und Art. 12 Abs. 2 KoG die Verfahrenskosten (amtliche Kosten) des Baubewilligungsverfahrens zu übernehmen. Die Verfahrenskosten des AGR für die Behandlung von Baugesuchen im koordinierten Verfahren nach Art. 88 Abs. 6 BauG und Art. 9 KoG werden gemäss Verordnung über die Gebühren der Kantonsverwaltung (Gebührenverordnung; GebV; BSG 154.21) berechnet. Die Gebühr wird nach Zeitaufwand berechnet (Art. 8 GebV). Sie beträgt beim ordentlichen Baugesuch mindestens CHF 1'000.--, beim generellen Baugesuch mindestens CHF 700.-- und bei ordentlichen, der generellen Baubewilligung nachfolgenden Baugesuchen (Ausführungsprojekt) mindestens CHF 500.--. Für die Behandlung unerledigter Einsprachen wird gestützt auf Ziff. 2.22 Anhang IV A GebV zusätzlich eine Gebühr nach Zeitaufwand in Rechnung gestellt

6.2 Die Verfahrenskosten des Baubewilligungsverfahrens setzen sich wie folgt zusammen:

Amtsbericht Wasser und Abfall vom 16.07.2014	CHF	600.00
Fachbericht Hindernisfreies Bauen procap (TP 1) vom 17.07.2014	CHF	450.00
Fachbericht Hindernisfreies Bauen procap (TP 3) vom 17.07.2014	CHF	225.00
Fachbericht Hindernisfreies Bauen procap (TP 4) vom 17.07.2014	CHF	450.00
Fachbericht 2 Hindernisfreies Bauen procap (TP 1) vom 30.01.2015	CHF	450.00
Fachbericht 2 Hindernisfreies Bauen procap (TP 4) vom 30.01.2015	CHF	450.00
Stellungnahme ESTI vom 02.07.2014	CHF	771.25
Fachbericht Immissionsschutz beco vom 04.07.2014	CHF	360.00
Gebühren des AGR bestehend aus:		
a) Aufwandgebühr für die Behandlung des Baugesuchs	CHF	3'360.00
b) Aufwandgebühr für die Einsprachenbehandlung	CHF	1'200.00
c) Kosten (Kopien und Porti)	CHF	100.00
<b>Total Verfahrenskosten</b>	<b>CHF</b>	<b>8'416.25</b>

**D. Aus diesen Gründen wird****v e r f ü g t :**

1. Die von den Stimmberechtigten von Bern am 16. Februar 2017 beschlossene Überbauungsordnung (Strassenplan) «Sanierung Gleisanlagen Breitenrain» Teilprojekte 1, 3 und 4 bestehend aus Teilprojekt 1 «Umgestaltung Breitenrainplatz», Teilprojekt 3 «Sanierung Abwasseranlage Breitenrain» und Teilprojekt 4 «Sanierung Rodtmattstrasse» mit Baugesuch inkl. der geringfügigen Änderung des korrigierten Landerwerbsplan im Abschnitt Breitenrainplatz bis Parkstrasse - wird in Anwendung von Art. 61 BauG genehmigt (Gesamtentscheid nach Art. 9 KoG), wobei
  - Im Auflageplan «Sanierung Gleisanlagen Breitenrain, Teilprojekt TP 1; Umgestaltung Breitenrainplatz, Landerwerb» (Plan Nr. TP 1 33-001-301 B vom 17.12.2015) die Festlegungen: »Entfernung Glasabschränkung Aussengastronomie« in der Legende links sowie «Entfernung der Glaselemente und der Plattform und Bestuhlung auf der privaten Trottoirfläche» unten von Amtes wegen gestrichen werden.
2. Dieser Gesamtentscheid umfasst weiter:
  - 2.1 Die Baubewilligung für Teilprojekt 1 «Umgestaltung Breitenrainplatz», Teilprojekt 3 «Sanierung Abwasseranlage Breitenrain» und Teilprojekt 4 «Sanierung Rodtmattstrasse» gemäss den eingereichten Baugesuchen vom 30. November 2015.
3. Auflagen und Bedingungen

Die im Anhang aufgeführten Auflagen und Bedingungen sind integrierender Bestandteil dieser Verfügung.
4. Es wird davon Kenntnis genommen und gegeben, dass die Einsprachen Nrn. 5 und 6 vollumfänglich und rechtsgenügend durch die jeweiligen Einsprecher/Einsprecherinnen zurückgezogen worden sind.
5. Die Einsprache Nr. 1 wird als öffentlich-rechtlich unbegründet abgewiesen. Die Einsprachen Nrn. 2 – 4 werden als öffentlich-rechtlich unbegründet abgewiesen, soweit sie nicht gegenstandlos geworden sind und auf sie eingetreten wird. Die Einsprachen Nrn. 7, 8, 10-12 werden als öffentlich-rechtlich unbegründet abgewiesen, soweit darauf eingetreten wird.
6. Auf die Einsprache Nr. 9 wird nicht eingetreten.
7. Die Rechtsverwahrungen Nrn. 1 – 4 wird vorgemerkt.
8. Die Baupolizeibehörde der Gemeinde Bern wird angewiesen, den Lastenausgleichsansprechern den Baubeginn unter Hinweis auf die dreimonatige Klagefrist (Art. 31 BauG) mitzuteilen.
9. Die Stadt Bern wird angewiesen, diese Genehmigung nach Eintritt der Rechtskraft unter Hinweis auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens der Vorschriften und Pläne öffentlich bekanntzumachen (Art. 110 BauV resp. Art. 45 GV).
10. Die Verfahrenskosten für die Baubewilligung belaufen sich auf insgesamt **CHF 8'416.25**. Dieser Betrag wird demder Gesuchstellerin ab Rechtskraft des Entscheides mittels separater Rechnungsstellung durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung erhoben werden.

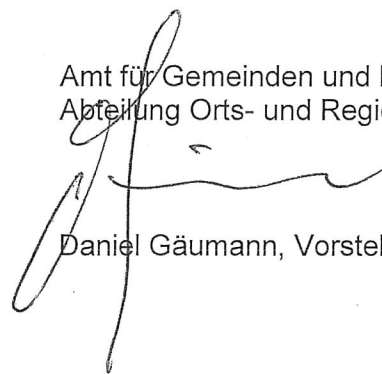
11. Gegen diese Verfügung kann innert 30 Tagen seit Eröffnung bei der kantonalen Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion, Münstergasse 2, 3011 Bern schriftlich in zwei Doppeln und begründet Beschwerde erhoben werden (Art. 61a Abs. 1 BauG). Eine Beschwerde kann nur von der Partei, die ein schutzwürdiges eigenes Interesse an der Anfechtung hat, von ihrem gesetzlichen Vertreter oder einem bevollmächtigten Anwalt eingereicht werden.
12. Von der Baubewilligung darf erst Gebrauch gemacht werden, wenn die Beschwerdefrist (30 Tage) unbenutzt abgelaufen ist oder alle zur Beschwerdeführung Berechtigten den Verzicht auf die Beschwerde erklärt haben oder die zuständige Behörde den vorzeitigen Baubeginn gestattet hat.
13. Diese Verfügung wird eröffnet

**ingeschrieben**

- der Stadt Bern  
unter Beilage eines Exemplars der genehmigten Überbauungsordnung (Strassenplan) «Sanierung Gleisanlagen Breitenrain» Teilprojekte 1, 3 und 4 mit Baugesuch inkl. Unterlagen der geringfügigen Änderung sowie Stellungnahme des BAV vom 22. März 2018.
- dem Tiefbauamt der Stadt Bern  
unter Beilage eines Exemplars der genehmigten Überbauungsordnung (Strassenplan) «Sanierung Gleisanlagen Breitenrain» Teilprojekte 1, 3 und 4 mit Baugesuch inkl. Unterlagen der geringfügigen Änderung sowie Stellungnahme des BAV vom 22. März 2018.
- den Einsprechenden 1 – 4, 7 - 12 zum Teil durch ihre Vertreter.

Je zwei Exemplare dieser Verfügung, der genehmigten Überbauungsordnung (Strassenplan) «Sanierung Gleisanlagen Breitenrain» Teilprojekte 1, 3 und 4 mit Baugesuch inkl. Unterlagen der geringfügigen Änderung sind für das Amtsarchiv bestimmt.

Amt für Gemeinden und Raumordnung  
Abteilung Orts- und Regionalplanung



Daniel Gäumann, Vorsteher

Kopie:

- Regierungsstatthalteramt Bern-Mittelland (1 Ex. UeO)
- Rechtsamt der BVE (1 Ex. UeO)
- Rechtsverwahrung Nr. 4

Kopie per E-Mail:

- kant. Steuerverwaltung, Abt. amtl. Bewertung der Grundstücke
- BAV
- ESTI
- Stadt Bern, Bauinspektorat
- ewb
- AWA

- beco, Immissionsschutz
- TBA, OIK II
- AUE
- procap
- TBA, Fachstelle Lärmschutz
- GHS (intern)
- KPL (intern)
- Rf (zur Rechnungsstellung)

## Anhang

### 1. Auflagen und Bedingungen

#### 1.1 Baubewilligungsbehörde (inkl. Amtsbericht Stadt Bern von Ende Juli 2014 / 9. Februar 2015 / 15. September 2015)

##### Bedingungen / Auflagen

- 1.1.1 Es ist ein separates Gesuch für die Gleichrichterstation erforderlich.
- 1.1.2 Auch bei einer Schaffung einer verkehrsfreien Zone im Bereich Breitenrainstrasse – Breitenrainplatz ist die Anfahrt für die Berufsfeuerwehr Bern zu den Liegenschaften über die Moserstrasse und den Breitenrainplatz zu sichern.  
Für die Rettungsachsen und die Zufahrten müssen die Durchfahrt für schwere Einsatzfahrzeuge, bzw. schwere Einsatzformationen jederzeit gewährleistet sein.  
Die benötigte Durchfahrtsbreite beträgt 3.50 Meter.  
Die Arbeitsbreite für Autodrehleiter oder Hubrettungsgeräte beträgt im Minimum 5.00 Meter.  
Sollte sogar eine Sperrung mit Absperrsockeln oder Pollern vorgesehen sein, so kann nur mit einer Lösung mit funkferngesteuerten, absenkbaren Pollern zugestimmt werden.
- 1.1.3 Gestützt auf das Wettbewerbsprojekt sind zwei neue Bäume auf dem Perron der Tramhaltestelle vorgesehen. Im Rahmen der Bauprojektierung wurde eingebracht, dass für diese ausschliesslich bei Sicherstellung deren Pflege (Schnitt, Bewässerung) ohne Verkehrsbehinderung, das Einverständnis von Stadtgrün Bern erfolgt. Die im technischen Bericht aufgeführte Argumentation (Verkehrsregelung, kleinere Gerätschaften, Pflege zu Randzeiten) reicht nicht aus. Es bedarf einer Vereinbarung zwischen TAB, BernMobil und Stadtgrün Bern, um eine Pflege im üblichen Rahmen sicherstellen zu können, oder eine Neupositionierung der Bäume bzw. Verzicht auf die Bäume. Zudem muss die Bewässerung sichergestellt werden, ohne dass Schläuche über die Strasse/das Tramtrasse gelegt werden müssen. Dies muss im Ausführungsprojekt geklärt werden.
- 1.1.4 Reglemente und Normen:  
Schweizer Norm SN 592 000 Liegenschaftsentwässerung  
Schweizer Norm SN Europäische Norm EN 1825-1/-2 Abscheideanlagen  
Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein SIA 431 Baustellenentwässerung  
Abwasserreglement der Stadt Bern AWR vom 28.10.1999  
Abwassertarif der Stadt Bern AWT vom 02.02.2000  
Verband Schweizer Abwasser- und Gewässerschutzfachleute VSA Regenwasserentsorgung
- 1.1.5 Das Schmutz- und Regenwasser wird über die Grundstückanschlussleitung und die öffentliche Mischwasserkanalisation in die Abwasserreinigungsanlage der Stadt Bern Neu-Brück abgeleitet.
- 1.1.6 Anschluss von Hang- und Sickerabwasser an die öffentliche Schmutz- oder Mischabwasserkanalisation ist untersagt.
- 1.1.7 Bestehende Anschlüsse sind während Bau- bzw. Abbrucharbeiten mit geeigneten Massnahmen gegen das Einschwemmen von Bauschutt zu sichern oder zu verschliessen. Aufgehobene Anschlüsse sind im öffentlichen Kanal- bzw. Kontrollschacht zu verschliessen. Aufgehobene private Abwasserleitungen welche im öffentlichen Bereich liegen, sind mit geeigneten Massnahmen (Split) zu verfüllen. Öffentliche Abwasseranlagen dürfen nur im Beisein der Stadt Bern (Kanalnetzbetreiber Tel. 031 321 56 86) betreten werden.

- 1.1.8 Für die Ableitung von Baustellenabwasser und Baupumpwasser mit Anschluss an Abwasseranlagen ist bei der Stadt Bern (Tiefbauamt) frühzeitig mittels schriftlichem Gesuch und Planbeilagen eine Bewilligung einzuholen. Dem Gesuch ist ein Entwässerungskonzept gemäss SIA 431 beizulegen. Gleichzeitig ist ein Konzept in Bezug auf Baustellenlagerungen und Baustellenabfälle der Stadt Bern (Tiefbauamt) zuhanden des Amtes für Wasser und Abfall des Kantons Bern (AWA) einzureichen.
- 1.1.9 Für die Ausführung / Sanierung von Abwasseranlagen ist frühzeitig (mind. 3 Wochen vor Baubeginn) der Stadt Bern (Tiefbauamt) ein entsprechendes Gesuch einzureichen. Mit den Bauarbeiten darf erst nach Erteilung der Ausführungsbewilligung begonnen werden.
- 1.1.10 Der Mindestabstand (3 m) von Bauten gegenüber bestehenden und projektierten öffentlichen Abwasseranlagen ist einzuhalten. Pflanzungen mit Wurzelwerk dürfen nicht über öffentlichen Abwasseranlagen platziert werden. Die Baumkrone darf nicht über die öffentlichen Abwasseranlagen ragen (Grösse Baumkrone = Grösse Wurzelwerk). Die Mindestabstände sind mit der Stadt Bern (Tiefbauamt) zu vereinbaren. Für Folgeschäden haftet der Grundeigentümer.
- 1.1.11 Im Bauperimeter befinden sich private und öffentliche Abwasseranlagen. Diese sind während dem Bau zu schützen.
- 1.1.12 Nach Abschluss der Arbeiten respektive vor der Schlusskontrolle sind neue, sanierte und bestehend bleibende Abwasseranlagen innerhalb des Bauperimeters auf Dichtheit zu prüfen. Die Prüfung hat gemäss SIA 190 sowie der VSA Richtlinie „Dichtheitsprüfungen an Abwasseranlagen“ zu erfolgen. Generell haben alle Abwasseranlagen dicht zu sein. Die Dichtheitsprüfungs- und Schachtprotokolle, mit dazugehörigem Übersichtsplan, sind der Stadt Bern (Tiefbauamt) zur Beurteilung einzureichen.
- 1.1.13 Die massgebende Rückstauhöhe für den Anschluss an die öffentliche Kanalisation ist die Terrain-, Deckel- oder Strassenkote über dem Anschlusspunkt der privaten Anschlussleitung an die öffentliche Abwasserkanalisation. Die Sicherung gegen Rückstau ist Bestandteil der Ausführung von Abwasseranlagen.
- 1.1.14 Das anfallende verschmutzte Regenwasser aus Weichensteuereckern und Schienenschmiersystemen, ist über Schlammfänger mit erhöhten Anforderungen (verbesserte Abscheidewirkung bei grösserem Abscheide- und Schlammraum) gemäss SN 592 000:2012 in die öffentliche Mischwasserkanalisation abzuleiten.
- 1.1.15 Die Entwässerung von Brunnenanlagen haben gemäss SN 592 000:2012 und in Absprache mit der Stadt Bern (Tiefbauamt) zu erfolgen. Das Merkblatt „Brunnenreinigung ohne nachteilige Einwirkung auf die Gewässer“ gilt als integrierender Bestandteil dieser Bewilligung. Siehe [www.be.ch/awa](http://www.be.ch/awa) - Formulare / Merkblätter - Grundstücksentwässerung - Diverses“.
- 1.1.16 Die einmaligen Anschluss- und wiederkehrenden Jahresgebühren von privaten Abwasseranlagen sowie die direkte oder indirekte Ableitung von Baustellen- und Grundwasser in öffentliche Abwasseranlagen, wird die Abwassergebühr gemäss Abwasserreglement (WAR) vom 28.10.1999 (Stand 23.11.2009) mit der Verordnung über den Abwassertarif der Stadt Bern (AWT) vom 02.02.2000 (Stand 23.11.2009) erhoben.
- 1.1.17 Um das Projekt in der Baukoordination der Stadt Bern erfassen zu können ist vor Baubeginn der Stadt Bern (Tiefbauamt Erhaltungsmanagement/Koordination) das Gesuch um Ausführungsbewilligung von Grabarbeiten im öffentlichen Strassenraum (Ausführungsgesuch für Tiefbauarbeiten, Gesuch unter [www.bern-baut.ch](http://www.bern-baut.ch) abrufbar) im Doppel einzureichen.
- 1.1.18 Fiber to the home (FTTH)-Arbeiten der Energie Wasser Bern (ewb) sind im Breitenrainquartier zwischen 2016-2020 vorgesehen. FTTH-Arbeiten im Projektperimeter sind zu integrieren.



#### 1.1.19 Betriebsphase Erschütterungen / Körperschall:

- Die Vorgaben der BEKS und des Dokuments „Vorgehensweise bei Umbauten von Tramtrassen bezüglich Anforderungen an den Körperschall“ sind einzuhalten.
- Es ist das System „Tramtrog Bernmobil“ einzubauen.
- Das System ist sorgfältig einzubauen, so dass keine Körperschallbrücken entstehen.
- Unmittelbar nach Ausführung der Arbeiten sind die Körperschallbelastungen mittels Messungen bei den gleichen Messpunkten wie vor der Ausführung zu überprüfen.
- Die Ergebnisse der Messungen sind dem AfU zuzustellen.

#### 1.1.20 Erschütterungen:

Bezüglich der Erschütterungseinwirkungen auf Bauwerke sind die Anforderungen der Schweizer Norm SN 640 312a einzuhalten. Für die Beurteilung von Erschütterungen auf Menschen im Gebäude gilt die DIN-Norm 4150 - Teil 2.

#### 1.1.21 *Vor Beginn der Submission resp. der Bauarbeiten:*

I. Durch die Bauherrschaft ist sicherzustellen, dass:

- die Massnahmen der Stufen A und B der BauRLL in die Submission integriert werden.
- spätestens 4 Wochen vor den ersten Bauarbeiten die entsprechenden Vorlagen für das verlangte Konzept „Umweltmassnahmen während der Bauphase“ beim Amt für Umweltschutz der Stadt Bern (Sektion Bau + Lärm, Frau Eva Krähenbühl, Tel. 031 321 67 81) bezogen werden,
- das definitive Bauprogramm des Konzeptes „Umweltmassnahmen während der Bauphase“ spätestens 1 Woche vor den ersten Bauarbeiten bei der Baukontrolle des Bauinspektorates und dem Amt für Umweltschutz der Stadt Bern eingereicht wird.
- Das Formular «Selbstdeklaration Baukontrolle SB1» ist vor Baubeginn bei der Bauverwaltung der Stadt Bern einzureichen. Vorher darf mit den Bauarbeiten nicht begonnen werden (Art. 1a Abs. 3 BauG).
- Bewilligung des Eidgenössischen Starkstrominspektorats (ESTI) für die Gleichrichteranlage auf dem Breitenrainplatz: Mit den Bauarbeiten ist erst zu beginnen, wenn die ESTI-Bewilligung vorliegt.

#### 1.1.22 *Während der Bauphase:*

II. Es sind folgende Massnahmen der Stufe A situativ umzusetzen: A1, B2, B4, G1 - G9, M1, M4, M11, M12, M15, T1 - T6, T8 - T10, T12, T13 sowie V1.

III. Für die gesamte Sanierung sind ebenfalls die weiteren spezifischen Vorsorgemassnahmen der Massnahmenstufe B der BauRLL umzusetzen. Im Zusammenhang mit diesem Projekt sind folgende Massnahmen von Bedeutung:

Maschinen und Geräte (Offroad):

Für alle Maschinen und Geräte mit Verbrennungsmotoren muss die regelmässige Wartung durch einen Wartungskleber dokumentiert werden. Maschinen und Geräte ab 18 kW müssen periodisch kontrolliert werden, über ein entsprechendes Abgasdokument verfügen und eine geeignete Abgasmarke tragen.

Arbeitsgeräte mit Benzinmotoren müssen mit Gerätebenzin nach SN 181 163 betrieben werden.

Mechanische Arbeitsprozesse:

Staubbindung durch Feuchthalten des Materials z.B. mittels gesteuerter Wasserbedüsung.

#### 1.1.23 Strassentransporte:

Alle Transportfahrzeuge müssen mindestens der Abgasnorm EURO 3 entsprechen oder mit einem Partikelfilter ausgerüstet sein.

Mindestens 80 % der Fahrzeuge müssen die Abgasnorm EURO 4 oder mindestens 40 % die Abgasnorm EURO 5 einhalten.

Für die Strassentransporte sind primär Basisnetzstrassen sowie die Autobahnen zu benutzen. Fahrten durch Wohngebiete sind zu vermeiden.

#### 1.1.24 *Nach der Bauphase*

Das Formular «Selbstdeklaration Baukontrolle SB2» ist nach Bauvollendung bei der Bauverwaltung der Stadt Bern einzureichen.

### 1.2 **Wasser und Abfall (Amtsbericht AWA vom 16. Juli 2014)**

#### *Allgemein*

Dimensionierung und Detailprojektierung der Abwasseranlagen wurden durch das Amt für Wasser und Abfall des Kantons Bern (AWA) nicht überprüft. Diese sind nach der Schweizer Norm SN 592000 (VSA/suissetec, 2012) auszuführen. Abweichungen von den genannten Ausführungshinweisen sowie allfällige sich daraus ergebende funktions-technische Mängel liegen in der Verantwortung der Bauherrschaft resp. des Planers. Die Vorgaben des GEP sind zu berücksichtigen.

#### Auflagen

##### *Generell*

##### *Abfallentsorgung*

- 1.2.1 Ziffer 3.15 (Umweltverträglichkeit, Abfälle) im technischen Bericht Nr. 111012.4 (Teilprojekt TP 4) wird als verbindlich erklärt.

##### *Abwasserentsorgung*

- 1.2.2 Die bestehenden Abwasserleitungen sind während den Bauarbeiten zu schützen. Auch während den Bauarbeiten ist eine reibungslose Abwasserentsorgung sicherzustellen.

##### *Grundwasserschutz*

- 1.2.3 Als integrierender Bestandteil des Amtsberichts AWA vom 16. Juli 2014 gelten:

- die allgemeinen Auflagen gemäss «Merkblatt - Bauten im Grundwasser und Grundwasserabsenkungen» (April 2013)

- das Merkblatt Gewässerschutz- und Abfallvorschriften auf Baustellen (Sept. 2011)

- 1.2.4 Die Bauherrschaft hat das Baustellenpersonal über die Auflagen dieses Amtsberichts und über die massgeblichen Gewässerschutzvorschriften zu informieren.

##### *Grundstückentwässerung*

- 1.2.5 Sämtliche Entwässerungsanlagen sind nach Rücksprache mit dem GEP-Ingenieur zu projektieren und auszuführen.

##### *Baustellenentwässerung*

- 1.2.6 Die Installation der Baustellenentwässerung ist vor Inangriffnahme von relevanten Arbeiten im Grundwasser (Spezialtiefbau) respektive vor Beginn der temporären Grundwasserabsenkung von der Stadt Bern abnehmen zu lassen.

Während der Bauphase

*Grundwasserschutz*

1.2.7 Bei Arbeiten mit Bentonit muss eine Separieranlage installiert werden. Verbrauchter Bentonit ist in einer Inertstoffdeponie zu entsorgen. Auf der Baustelle dürfen lediglich natürliche, mineralische Baustoffe verwendet werden.

1.2.8 Änderungen des Vorgehens sowie besondere Vorkommnisse sind dem AWA, Fachbereich Grundwasser und Altlasten, sofort zu melden.

*Baustellenentwässerung*

1.2.9 Anfallendes Baugrubenabwasser ist nach Absprache mit der Gemeinde in die Schmutz- oder Mischwasserleitung einzuleiten.

1.2.10 Die Feststoffe des abgepumpten Abwassers sind vor dessen Ableitung mit wirksamen Massnahmen (z.B. mit ausreichend dimensionierten Absetzbecken) abzutrennen.

1.2.11 Während und nach Betonier- oder Injektionsarbeiten ist der pH-Wert des abgeleiteten Abwassers zu überwachen (z.B. mittels pH-Indikatorstreifen oder pH-Elektrode) und zu protokollieren.

1.2.12 Erfüllt der pH-Wert des abgeleiteten Abwassers die Anforderungen gemäss Anhang 3.2 der Gewässerschutzverordnung vom 28. Oktober 1998 (GSchV) nicht, ist das Abwasser mittels einer Neutralisationsanlage zu behandeln und nach Absprache mit der Gemeinde und der ARA in die Schmutz- oder Mischwasserleitung einzuleiten.

*Hinweise*

Es wird auf folgende Vorschriften, Merkblätter oder Richtlinien hingewiesen, die beim geplanten Vorhaben zu beachten sind:

1.2.13 Die Qualität des abgeleiteten Abwassers muss jederzeit den Anforderungen der GSchV entsprechen. Es müssen namentlich folgende Anforderungen eingehalten werden:

- pH-Wert 6.5 bis 9.0,

- keine Schlamm- oder Schaumbildung, keine Trübung und keine Verfärbung als Folge der Abwassereinleitung,

- gesamte ungelöste Stoffe (GUS) max. 20 mg/l.

1.2.14 Merkblatt Gewässerschutz- und Abfallvorschriften für Baustellen (September 2011)

1.2.15 Merkblatt - Bauten im Grundwasser und Grundwasserabsenkungen (April 2013)

1.2.16 SIA/VSA-Empfehlung 431 Entwässerung von Baustellen (SN 509 431)

1.2.17 Die Entsorgung der Bauabfälle hat gemäss SIA-Norm 430 „Entsorgung von Bauabfällen“ (SN 509 430) zu erfolgen. Entsorgungsbetriebe werden unter [www.abfall.ch](http://www.abfall.ch) aufgeführt.

**1.3 Fachbericht 2 Hindernisfreies Bauen procap (TP 1) vom 30. Januar 2015**

Auflagen

1.3.1 *Kriterium:* Verkehrsregime

*Projekt:* Einführung einer Begegnungszone im nordwestlichen Platzbereich:

Auflage: Die gestrichelt gezeichneten Randabschlüsse zwischen Gehweg- und Platzbereich sind taktile wahrnehmbar auszuführen, da in gewissen Teilbereichen weiterhin MIV und auf dem ganzen Platzbereich noch Velos vorhanden sind.

1.3.2 *Kriterium:* Fahrbahnbegrenzung.

Die taktil erfassbare Abgrenzung Gehweg/Fahrbahn ist gem. BauV Art. 88, Abs. 2a obligatorisch.

*Projekt:* Randsteinausbildung gemäss Versteinung auf Plan „Situation 1:200 Strassenbau“:

*Auflage:* Es sind gefräste oder geflammte Randsteine zu verwenden. Belagsüberbau ist zu vermeiden und darf max. 5 mm betragen.

1.3.3 *Kriterium:* Begegnungszone von Vorplatz Migros über Breitenrainstrasse bis Haus Breitenrainstrasse 42

1.3.3.1 *Projekt:* Poller zur Absperrung Breitenrainstrasse

*Auflage:* Damit Poller in Gehbereichen durch Sehbehinderte rechtzeitig erkannt werden, müssen sie die Mindestabmessungen gemäss SIA 500 Ziffer 3.4.4.4 einhalten. Die Durchgangsbreite zwischen Pollern muss überall min. 120 cm betragen.

1.3.3.2 *Projekt:* Mischverkehrsfläche Vorplatz Migros (Veloquerung zwischen Elisabethenstrasse und Kasernenstrasse)

*Auflage:* Die taktil nicht abgegrenzte Veloführung über den Vorplatz Migros ist infolge der komplexen räumlichen Situation und mangelnder Orientierungspunkte für sehbehinderte Personen anzupassen. Der Velobereich ist durch einen der folgenden Randabschlüsse vom übrigen Platzbereich zu trennen: Vertikalabsatz von 3 cm oder Schrägstein mit 4 cm Höhenversatz auf einer Breite von 13-16 cm.

1.3.4 *Kriterium:* Veloquerung

*Projekt:* Taktil nicht abgegrenzte Veloquerung über Nordzipfel Breitenrainplatz als Verbindung zwischen Stauffacherstrasse und Rodtmattstrasse. Die Velofahrer kreuzen den Zugang zum Fussgängerstreifen.

*Auflage:* Die taktil nicht abgegrenzte Veloführung über den Nordzipfel Breitenrainplatz und Zugang zum Fussgängerstreifen ist infolge der komplexen räumlichen Situation und mangelnder Orientierungspunkte für sehbehinderte Personen anzupassen. Der Velobereich ist durch einen der folgenden Randabschlüsse vom übrigen Platzbereich zu trennen: Vertikalabsatz von 3 cm oder Schrägstein mit 4 cm Höhenversatz auf einer Breite von 13-16 cm.

1.3.5 *Kriterium:* Fussgängerquerungen

*Projekt:* Querung ohne Fussgängerstreifen aber mit Mittelinsel in der Stauffacherstrasse zwischen Breitenrainplatz und Bushaltestellen.

*Auflage:* Die Querung mit Mittelinsel in der Stauffacherstrasse zwischen Breitenrainplatz und Bushaltestellen ist mit einem Fussgängerstreifen auszustatten. Insbesondere auch weil die Ausrichtung ab rundem Trottoirrand Ost Richtung Mittelinsel nicht gegeben ist.

1.3.6 *Kriterium:* Mittelinsel Stauffacherstrasse

*Projekt:* Mittelinsel mit 3 cm Vertikalversatz gegenüber Fahrbahn.

*Auflage:* Die Inselköpfe müssen gegenüber der begehbaren Inselfläche um min. 3 cm vorstehen und nicht wie geplant bündig sein.

1.3.7 *Kriterium:* Trottoirüberfahrten

*Projekt:* Diverse im Projektperimeter: Einmündung Kasernenstrasse, Herzogstrasse, Militärstrasse: Vordere und rückwärtige Versteinung vorgesehen. Führung über Trottoirüberfahrt mittels 2 Aufmerksamkeitsfeldern und Verbindungsleitlinie

Auflage: Der vordere Randstein Typ 10 (RN 30, abgeschrägt, Veloverbindung) bei den Trottoirüberfahrten muss einen Höhenversatz von 4 statt 3 cm auf einer Breite von 13-16 cm aufweisen

1.3.8 *Kriterium:* Gestaltungselemente und Möblierungselemente

*Projekt:* z.T. bestehend z.T. neu: Bänke, Abfalleimer, Infostelen, Veloständer, Zeitungsständer, Wasserbecken usw.

Auflage: Alle Gestaltungs- und Möblierungselemente müssen die Anforderung an die rechtzeitige taktile Erkennung für Sehbehinderte gemäss SIA 500 Art. 3.4.4 bis 3.4.5. erfüllen.

1.3.9 *Kriterium:* Taktil-visuelle Markierungen

*Projekt:* Taktil-visuelle Markierung vorgesehen bei: Einstiegsmarkierungen OeV, Lage Fussgängerstreifen, Trottoirüberfahrten

Auflage: Die Markierungen müssen genau gemäss VSS Norm 640 852 „Markierungen“ ausgeführt werden. Sie sind vor Ausführung durch den zuständigen Experten für Sehbehindertenfragen Marc Fehlmann (Tel. 079 663 40 00) nochmals prüfen zu lassen.

1.3.10 *Kriterium:* Tramhaltestelle Breitenrainplatz: „Der Ein- und Ausstieg für Personen im Rollstuhl oder mit Rollator ist zu gewährleisten, indem bei der konstruktiven Gestaltung der Abstände zwischen der Perronkante und der Aussenkante der Spaltminimierung (z.B. Klapp- bzw. Schiebetritt, Verschleissleiste), oder, falls keine Spaltminimierung vorhanden, der Einstiegskante des Fahrgastraums der folgende Wertepaar-Bereich eingehalten wird: Zielwert: Niveaudifferenz maximal 3 cm und Spaltbreite max. 5 cm; Toleranzbereich: von Niveaudifferenz max. 3 cm und Spaltbreite max. 7 cm bis Niveaudifferenz max. 5 cm und Spaltbreite max. 5 cm.“

1.3.10.1 *Projekt:* 2 Haltekanten zu Tram Nr. 9 am Breitenrainplatz: SE und SA Haltekante von 27 cm in Gleisabstand 122 cm.

Auflage: Die gewählte Kantengeometrie muss die Einhaltung der maximalen Spaltbreite und -höhe gemäss VAböV Art. 14 lit. b einhalten und min. 27 cm betragen.

1.3.10.2 *Projekt:* Smart-Infos: SE: Smart-Info ca. 40 Meter von Einstiegsmarkierung entfernt; SA: Smart-Info ca. 13 Meter von Einstiegsmarkierung entfernt.

Auflage: Um die Anforderungen an hindernisfreie 2-Sinnes-Fahrgastinformationssysteme (zwingend seit 01.01.2014, Anpassungsfrist für Kommunikationssysteme gemäss BehiG Art. 22 Abs. 2 abgelaufen) erfüllen zu können, muss die Fahrgastinfo in unmittelbarer Nähe der taktil-visuellen Markierung bei der ersten Fahrzeugtür platziert werden. Ansonsten ist die Hindernisfreiheit für Personen mit Sehbehinderungen nicht erfüllt, da die Auffindbarkeit der Smartinfo nicht gewährleistet ist.

1.3.11 *Kriterium:* Bushaltestelle Stauffacherstrasse

Alle neuen oder umgebauten Bushaltestellen sind in der Schweiz grundsätzlich nach den vom BOEV (Behinderte und öffentlicher Verkehr) in Absprache mit dem Bundesamt für Verkehr erarbeiteten funktionalen Anforderungsprofilen zu planen.

1.3.11.1 *Projekt:* 4 Haltekanten zu Buslinien Nr. 26, 36, 41 in der Stauffacherstrasse.

Auflage: Die Realisierung des niveaugleichen, spaltenminimierten Einstiegs (z.B. mittels Kasseler Sonderbord Plus mit 23 +/- 1 cm Anschlaghöhe) ist zu prüfen und die allfällige Abweichung vom niveaugleichen Einstieg gemäss Anforderungen BAV zu begründen.

Bei Problemen mit der Ueberstreichbarkeit der Fahrzeugkarosserie ist gegebenenfalls eine niveaugleiche Perron-Teilerhöhung vor der 2. Fahrzeugtür zu prüfen bevor in letzter Priorität die Haltekante mit 16 cm Höhe und Rampeneinstieg gebaut wird.

Der Übergang vom Haltestellenbereich zum übrigen Trottoir darf mit einer Maximalneigung von 6 % erfolgen.

#### 1.3.11.2 *Projekt*: Smart-Infos in 10 bzw. 28 m Abstand von taktilvisueller Einstiegsmarkierung.

Auflage: Um die Anforderungen an hindernisfreie 2-Sinnes-Fahrgastinformationssysteme (zwingend seit 01.01.2014, Anpassungsfrist für Kommunikationssysteme gemäss BehiG Art. 22 Abs. 2 abgelaufen) erfüllen zu können, muss die Fahrgastinfo in unmittelbarer Nähe der taktil-visuellen Markierung bei der ersten Fahrzeugtür platziert werden. Ansonsten ist die Hindernis-freiheit für Personen mit Sehbehinderungen nicht erfüllt, da die Auffindbarkeit der Smartinfo nicht gewährleistet ist.

*Allgemeine Hinweise*:

Bei der Projektierung und Ausführung sind folgende Normen zu berücksichtigen:

- SIA 500: Hindernisfreie Bauten
- Norm VSS SN 640075 „Hindernisfreier Verkehrsraum“, gültig seit 01.12.2014

### 1.4 **Fachbericht Hindernisfreies Bauen procap (TP 3) vom 17. Juli 2014**

Auflagen

#### 1.4.1 *Kriterium*: Roste, Abdeckungen

*Projekt*: Schächte mit Rosten, evtl. Rinnen in Gehbereichen.

Auflage: Roste, Aufsätze und Abdeckungen im Gehbereich weisen nach Möglichkeit Schlitzbreiten von max. 13 mm auf.

Sind für die Entwässerung grössere Schlitzbreiten unumgänglich, sind diese so gering wie möglich, jedoch maximal 18 mm breit auszuführen.

Schlitzöffnungen sind vorzugsweise quer zur Gehrichtung anzuordnen.

#### 1.4.2 *Kriterium*: Hindernisse

*Projekt*: Hindernisse auf Gehwegen: Elektrokasten, Hydranten usw.

Auflage: Alle aus dem Boden herausragenden Installationen müssen die Anforderung an die rechtzeitige taktile Erkennung für Sehbehinderte gemäss SIA 500 Art. 3.4.4 bis 3.4.5. erfüllen.

*Allgemeine Hinweise*:

Bei der Projektierung und Ausführung sind folgende Normen zu berücksichtigen:

- SIA 500: Hindernisfreie Bauten

### 1.5 **Fachbericht Hindernisfreies Bauen procap (TP 4) vom 30. Januar 2015**

Auflagen

#### 1.5.1 *Kriterium*: Fahrbahnbegrenzung

Die taktil erfassbare Abgrenzung Gehweg/Fahrbahn ist gem. BauV Art. 88, Abs. 2a obligatorisch.

*Projekt*: Randsteinausbildung gemäss Versteinung auf Plan „Situation 1:200 Strassenbau“.

Auflage: Es sind gefräste oder geflammte Randsteine zu verwenden. Belagsüberbau ist zu vermeiden und darf max. 5 mm betragen.

#### 1.5.2 *Kriterium*: Fussgängerquerungen

*Projekt:* 1 Querungsstelle mittels Aufmerksamkeitsfeld aber ohne FGS zwischen Parkstrasse und Rütlistrasse.

*Auflage:* Die Querungsstelle zwischen Parkstrasse und Rütlistrasse ist ebenfalls mit einem Fussgängerstreifen auszustatten.

1.5.3 *Kriterium:* Parkierung

*Projekt:* Parkierung auf Trottoirflächen

*Auflage:* Die Längsparkfelder sind überall auf Fahrbahnebene zu platzieren und gegen Gehbereiche mit einem 3 cm Vertikalabsatz abzugrenzen.

1.5.4 *Kriterium:* Gestaltungselemente und Möblierungselemente

*Projekt:* z.T. bestehend z.T. neu: Bänke, Abfalleimer, Infostelen, Zeitungsständer, Leuchtplakate

*Auflage:* Alle Gestaltungs- und Möblierungselemente müssen die Anforderung an die rechtzeitige taktile Erkennung für Sehbehinderte gemäss SIA 500 Art. 3.4.4 bis 3.4.5. erfüllen.

1.5.5 *Kriterium:* Tramhaltestelle Parkstrasse: „Der Ein- und Ausstieg für Personen im Rollstuhl oder mit Rollator ist zu gewährleisten, indem bei der konstruktiven Gestaltung der Abstände zwischen der Perronkante und der Aussenkante der Spaltminimierung (z.B. Klapp- bzw. Schiebetritt, Verschleissleiste), oder, falls keine Spaltminimierung vorhanden, der Einstiegs-kante des Fahrgastraums der folgende Wertepaar-Bereich eingehalten wird: Zielwert: Niveaudifferenz maximal 3 cm und Spaltbreite max. 5 cm. Toleranzbereich: von Niveaudifferenz max. 3 cm und Spaltbreite max. 7 cm bis Niveaudifferenz max. 5 cm und Spaltbreite max. 5 cm.“

*Projekt:* Kantenhöhe 24 cm bei 140 cm Gleisabstand

*Auflage:* Bei den Tramhaltestellen ist ein niveaugleicher Ein- / Ausstieg vorzusehen (Tramhaltekanten auf derselben Höhe wie Einstiegs-kante des Trams), wobei die Haltekanten eine Mindesthöhe von 27 cm über Schienenoberkante aufzuweisen haben, unabhängig davon ob der Schiebetritt zum Einsatz kommt oder nicht.

1.5.6 *Kriterium:* Bushaltestellen. Alle neuen oder umgebauten Bushaltestellen sind in der Schweiz grundsätzlich nach den vom BOEV (Behinderte und öffentlicher Verkehr) in Absprache mit dem Bundesamt für Verkehr erarbeiteten funktionalen Anforderungsprofilen zu planen.

*Projekt:* Optionale Bushaltestelle Linie N: Vor Gebäude Rodtmattstrasse Nr. 110. 16 cm hohe Haltekante mit 20 m Länge. Gerade Anfahrtssituation.

*Auflage:* Die Realisierung des niveaugleichen, spaltenminimierten Einstiegs (z.B. mittels Kasseler Sonderbord Plus mit 23 +/- 1 cm Anschlaghöhe) ist zu prüfen.

Der Übergang vom Haltestellenbereich zum übrigen Trottoir darf mit einer Maximalneigung von 6% erfolgen.

Das Quergefälle des Busperrons darf max. 2% betragen.

1.5.7 *Kriterium:* Taktil-visuelle Markierungen

*Projekt:* Taktil-visuelle Markierung vorgesehen bei:

- Einstiegsmarkierungen OeV
- Lage Fussgängerstreifen

*Auflage:* Die Markierungen müssen genau gemäss VSS Norm 640 852 „Markierungen“ ausgeführt werden.

Sie sind vor Ausführung durch den zuständigen Experten für Sehbehindertenfragen Marc Fehlmann (Tel. 079 663 40 00) nochmals prüfen zu lassen.

Da die Lage der 2 Querungsstellen mit Fussgängerstreifen vor und nach Kurve Richtung Guisanplatz nicht durch Randsteinabsenkung erkennbar ist, sind diese 2 FGS ebenfalls mit taktil-visuellen Aufmerksamkeitsfeldern zu markieren.

*Allgemeine Hinweise:*

Bei der Projektierung und Ausführung sind folgende Normen zu berücksichtigen:

- SIA 500: Hindernisfreie Bauten
- Norm VSS SN 640075 „Hindernisfreier Verkehrsraum“, gültig seit 01.12.2014

**1.6 Fachbericht Bundesamt für Verkehr BAV vom 27. Oktober 2015**

Auflage:

Das Quergefälle der Perrons der neuen Haltestelle Breitenrain ist mit maximal 2 % auszubilden.

**1.7 Fachbericht Eidgenössisches Starkstrominspektorat ESTI vom 6. Februar 2015**

Auflage:

Änderungen von vorlagepflichtigen elektrischen Anlagen, die im Rahmen dieses Projektes erfolgen sollen, sind dem BAV zur Genehmigung und zur Weiterleitung ans ESTI für eine Stellungnahme einzureichen.

**1.8 Fachbericht, Tiefbauamt Fachstelle Lärmschutz vom 24. Oktober 2016**

Auflage:

Die Wirkungskontrollen (Überprüfung Geschwindigkeitsreduktion, Belagsmonitoring) sind durchzuführen und die Ergebnisse der Fachstelle Lärmschutz des Tiefbauamts Kanton Bern zuzustellen.