



Planung Schützenmatte Bern

Prozessarchitektur

Schlussbericht Phase 0 (Vorbereitung)

5. Februar 2013



Impressum

Stadt Bern
Stadtplanungsamt Bern
Andrzej Rulka, Projektleitung
Nadine Heller, Projektleitung StV

Bearbeitung
Walter Schenkel, synergo Zürich
Michael Güller, Güller Güller Zürich

Fotos
Stadtplanungsamt

Inhaltsverzeichnis

01 Zusammenfassung	4
02 Ausgangslage	5
2.1 Auftrag	5
2.2 Übersicht	5
2.3 Handlungsfelder	6
2.4 Vergleich mit Referenzbeispielen	11
2.5 Verkehr	12
2.6 Zukunft Bahnhof Bern: langfristige Trasseesicherung für Zufahrt Ost	12
2.7 Expertenworkshop	14
2.7.1 Vorbereitung und Ablauf	14
2.7.2 Teilnehmende	14
2.7.3 Ergebnis	14
2.8 Schindler Award 2012	15
2.9 Schlussfolgerungen für das weitere Vorgehen	16
03 Phase 1 - Erarbeitung des Nutzungskonzepts	18
3.1 Ziele	18
3.2 Ablauf und Meilensteine	19
3.3 Diskussionsgrundlage: Grobszenarien	20
3.3.1 Übersicht	20
3.3.2 Szenario 1 „Quartierteil“: maximale bauliche Nutzung	21
3.3.3 Szenario 2 „Stadtraum“: teilweise Bebauung	23
3.3.4 Szenario 3 „Stadtplatz“: Nutzung als öffentlicher Raum	26
3.4 Mitwirkungs- und Kommunikationskonzept	28
3.4.1 Zweck	28
3.4.2 Ziele	28
3.4.3 Mitwirkung	29
3.4.4 Kommunikation	30
04 Projektorganisation: Übersicht und Aufgaben	31
4.1 Grundsätze	31
4.2 Projekt- und Mitwirkungsorgane	32
4.3 Termine und Aktivitäten	35
4.4 Kostenschätzung Phase 1	36
05 Anhänge	37
Anhang 1: Referenzbeispiele	38
Anhang 2: Checkliste	48
Anhang 3: Akteure und Anspruchsgruppen	50

01 Zusammenfassung

Die am nordwestlichen Rand der Altstadt liegende Schützenmatte ist ein **zentral gelegenes und vielfältig genutztes Gebiet** von gesamtstädtischer Bedeutung. Die heutige Gestaltung der Schützenmatte entspricht aber nicht den Ansprüchen, welche an ein citynahes Gebiet gestellt werden. Verschiedene politische Vorstösse in den letzten Jahren zeigen, dass die Vorstellungen, in welche Richtung sich die Schützenmatte entwickeln soll, stark auseinander gehen.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt das Stadtplanungsamt Bern die Durchführung eines **partizipativen Verfahrens**. Die zuständigen Behördenmitglieder und Verwaltungsstellen sollen gemeinsam mit den Interessengruppen und der Bevölkerung städtebauliche Ideen und ein Nutzungskonzept entwickeln. Das Ergebnis dieses Prozesses ist zum heutigen Zeitpunkt noch offen. Dieser nicht ganz übliche Verfahrensvorschlag ist Resultat einer eingehenden Situations- und Prozessanalyse sowie eines Expertenworkshops (Phase 0). Auch verschiedene Referenzbeispiele aus anderen Städten weisen Mitwirkung von Interessengruppen und der breiten Öffentlichkeit, verknüpft mit einer transparenten Kommunikation, als wesentliche Erfolgsfaktoren für die Akzeptanz von Verfahren und Planungsinhalten aus.

Kurzfristig geht es darum, dass der Stadtrat Start und Ablauf des Verfahrens für die **Erarbeitung des Nutzungskonzepts** beschliesst (Phase 1), auf dessen Basis das Programm für die Phase 2 verabschiedet werden kann. In einem ersten Schritt gilt es die Mitwirkungs- und Kommunikationsgrundsätze verständlich darzulegen, damit betroffene Verwaltungsstellen, Eigentümer und Anspruchsgruppen diese mittragen.

Aus fachlicher Sicht werden als Einstieg **drei Grobszenarien** über mögliche Entwicklungen der Schützenmatte zur Diskussion gestellt, die nachher in Form von differenzierten Entwicklungsszenarien vertieft und visualisiert werden. Auch müssen die Rahmenbedingungen, welche den Handlungsspielraum der Mitwirkung bestimmen, genau definiert werden. Die Eigentümer und Anspruchsgruppen werden über ein Begleitgremium einbezogen. Eine erste öffentliche Veranstaltung, das sogenannte Schützenmatte-Forum, soll im Sommer 2013 erstmals stattfinden.

Der **Gesamtprozess** besteht aus der abgeschlossenen Vorbereitung der Prozessarchitektur (Phase 0), der Erarbeitung eines Nutzungskonzepts (Phase 1), einem qualitätssichernden Verfahren (Phase 2) und den raumplanerischen Festsetzungen (Phase 3). Nachher könnte schrittweise realisiert werden.

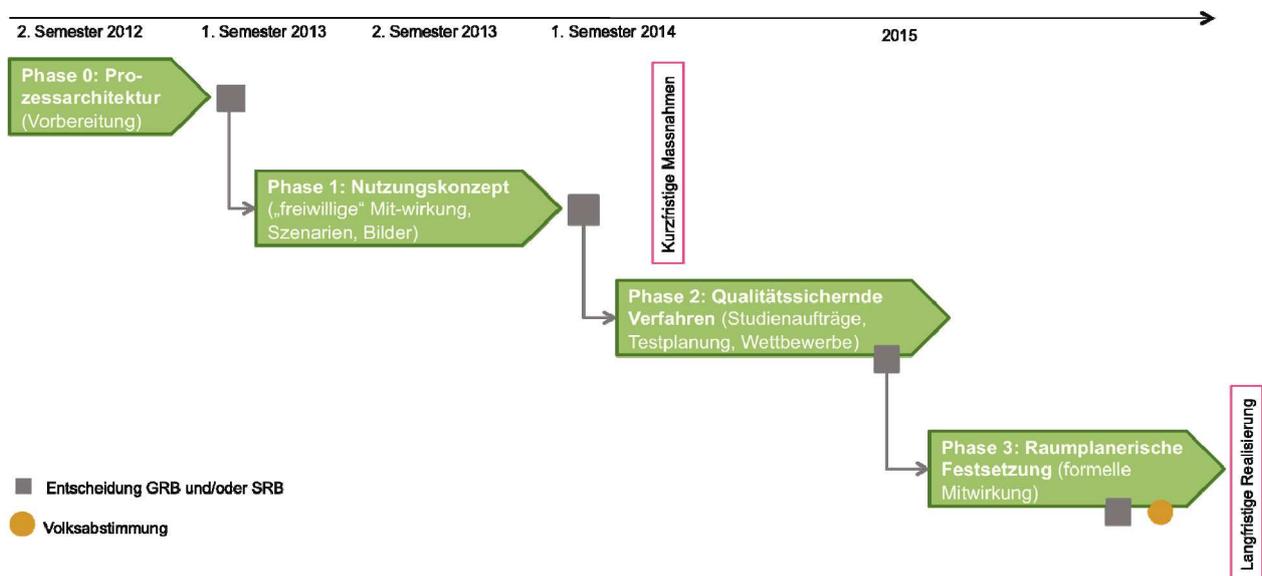


Abbildung 1-1: Gesamtprozess 2012-15

02 Ausgangslage

2.1 Auftrag

2009 liess das Stadtplanungsamt eine Studie zur Analyse des Gebiets ausarbeiten.¹ Die Studie zeichnet ein eindrückliches Bild über den **Charakter des Areals** mit all seinen Problemen und Herausforderungen. Stark bestimmende Faktoren sind die vielfältige Nutzung und die räumliche Dynamik, aber auch die unterschiedliche Wahrnehmung des Quartiers. Mögliche künftige Meilensteine sind zwar genannt (Leitbild, Lösungsszenarien, öffentliche Diskussion, Wettbewerbsverfahren), der Weg dahin, sprich die „Prozessarchitektur“, ist nicht weiter vertieft worden.

Aufgrund der eingereichten politischen Vorstösse beauftragte der Stadtrat das Stadtplanungsamt ein Vorgehen zur Entwicklung der Schützenmatte zu erarbeiten. Vor diesem Hintergrund ist die Vorbereitung der sogenannten **Prozessarchitektur** (Phase 0) in Auftrag gegeben worden. Zwischen- und Schlussergebnisse sind in der Projektleitung und mit dem Stadtpräsidenten diskutiert worden. Zudem hat am 2. Oktober 2012 ein Expertenworkshop stattgefunden. Dabei sind Erfahrungen aus anderen Städten und aus unterschiedlichen Fachdisziplinen eingeflossen.

In den folgenden Kapitel wird zunächst auf die **Ergebnisse der Situations- und Prozessanalyse** in Phase 0 eingegangen, um – daraus abgeleitet – das konkrete Vorgehen und die Projektorganisation für die **Phase 1** darzulegen. Auch werden die drei Grob-szenarien, welche den ersten fachlichen Input darstellen werden, in der nötigen Tiefe beschrieben und visualisiert.

2.2 Übersicht

Die am nordwestlichen Rand der Altstadt liegende Schützenmatte ist ein sehr zentral gelegener und optimal erschlossener Stadtraum Berns. Sie ist eine **Drehscheibe der Mobilität**: Sie ist Durchgang zu Aussenquartieren, innerstädtische Verkehrsachse, Bahngelände, Parkplatz und Busbahnhof, sowie auch ein Eingang zur Innenstadt.

Die **Nutzungen** in diesem Gebiet sind vielfältig (Gewerbe, Dienstleistungen, Ämter, Kultur- und Sozialinstitutionen, aber auch Drogendeal) und rufen immer wieder Interessenskonflikte hervor. Die heutige Gestaltung der Schützenmatte entspricht nicht den Ansprüchen, welche an ein citynahes Gebiet gestellt werden.

Aufgrund mehrerer **politischer Vorstösse** in den letzten Jahren ist festzustellen, dass ein breiter politischer Konsens für die Aufwertung der Schützenmatte und Umgebung existiert. Jedoch gehen die Vorstellungen, was diese Aufwertung konkret beinhalten soll, sehr stark auseinander. Das Spektrum reicht von sehr zurückhaltenden, punktuellen, vorwiegend gestalterischen Massnahmen bis zu grossen Überbauungsplänen.

Verschiedene **Interessenskonflikte** verhinderten bis heute einen lösungsorientierten Planungsprozess für das Gebiet. In den Antworten zu den politischen Vorstössen hat der Gemeinderat der Stadt Bern in Aussicht gestellt, eine umfassende Planung der Schützenmatte zu initiieren.

2.3 Handlungsfelder

Es gab **diverse Überbauungs- und Planungsideen** für die Schützenmatte, so zum Beispiel als Messestandort, Bürohaus und/oder Hotel, Campus der Berner Fachhochschule, oder Hochhauspläne. Wichtige Parameter waren stets die verkehrlichen Rahmenbedingungen, insbesondere jene der SBB, sowie die Auseinandersetzungen um die Berner Reitschule. Aus der Vorgeschichte lassen sich die folgenden Handlungsfelder ableiten:²

Verfahren

Für die weiteren Planungsschritte drängt sich eine genaue Definition des Verfahrens inkl. formeller Vorgaben auf. Neben qualitätssichernden Verfahren (Testplanung, Wettbewerb, etc.) stellt sich die Frage nach Mitwirkung. Bisher hat kein formelles Verfahren für die Umnutzung stattgefunden.

- ▶ Der Schützenmatte kommt eine gesamtstädtische Bedeutung zu. Dies stellt besondere Herausforderungen ans Verfahren.

Zeitschiene

Wegen der geplanten Veränderungen der Verkehrssituation der nächsten 25 Jahre (Schanzentunnel, Tiefbahnhof) sind mögliche Ansprüche an die Schützenmatte als „Manövrierfläche für temporäre Installationen resp. Übergangslösungen“ zu beachten. Dies betrifft sowohl die Nutzung der Schützenmatte selbst, wie auch mögliche Perimetererweiterungen.

- ▶ Neben städtebaulichen Planungsideen sind auch immer wieder kurzfristige Verbesserungsmassnahmen eingebracht worden (Littering, Sicherheit, etc.).

Verkehrsplanung und Quartierverbindungen

Beim Verkehr gilt es eine integrale Sichtweise zu verfolgen. Es müssen Lösungen für den ÖV, MIV, Velo- und Fussverkehr entwickelt und miteinander bzw. mit anderen Handlungsfeldern in Beziehung gesetzt werden.

- ▶ Bei der Verkehrsführung gibt es Optionen, die auch von gesamtstädtischen Verkehrskonzepten abhängen. Die entsprechenden Auswirkungen müssen im Detail geprüft werden.
- ▶ Beim Fuss- und Velo- sowie beim öffentlichen Verkehr gibt es Optimierungspotenzial (z.B. Bushaltestellen, Tramachse, Zugänglichkeit des Aareraums, Verbindungen zwischen Altstadt (Neustadt / Obere Altstadt) und Länggass / Engered).³



2 „▶“ = besonders zu beachten

3 Postulat SP/JUSO- und GPL-Fraktionen vom 16.2.2012 betreffend Neugestaltung Schützenmatte und Verlegung der Bushaltestelle Bollwerk

Schnittstellen zum Bahnhof

Der Bahnhof Bern ist auf allen Seiten in die Stadt zu integrieren (räumlich) und an die Langsamverkehrsnetzwerke anzuschliessen. Für Projekte wie die Schützenmatte besteht eine wichtige Aufgabe in der Zugänglichkeit und den Verbindungen zum Bahnhof.⁴

- ▶ Gemäss Unterlagen zum ESP Bahnhof Bern lag die Schützenmatte bisher ausserhalb des Masterplan-Perimeters.
- ▶ Für das Bahnhofsgebiet liegen **Zukunftskonzepte der SBB** vor (Zukunft Bahnhof Bern inkl. Tiefbahnhof und Ausbau Ostzufahrt). Neben der Ostzufahrt (Verbreiterung) liegt auch das Eilgutareal im Schützenmatte-Perimeter.



Nutzungsplanung

In Bezug auf die Nutzung sollen vorliegende und neue Planungsideen gesammelt und fachlich aufbereitet werden.⁵ Diese gilt es zu bewerten, zu reduzieren und auf konkrete Lösungsansätze hin zu fokussieren.

- ▶ Bahnhofsumfeld und Schützenmatte waren wiederholt Thema von Planungsideen (z.B. Standortvorschläge Berner Fachhochschule, Projektstudie Losinger Marazzi). Diese Grundlagen, insbesondere auch die verwendeten wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Parameter (z.B. mehr Wohnraum in Bern, mehr öffentliche Räume, Kulturachse, Wirtschaftsförderung), sind zu nutzen.
- ▶ Im Rahmen des Schindler Award findet im Herbst 2012 die Jurierung der eingereichten Ideen zur Schützenmatte internationaler Studentengruppen statt. Die Ergebnisse des diesjährigen Awards sind zu nutzen.
- ▶ Aus den Reihen der Eigentümer sowie wirtschaftlicher, sozialer und kultureller Interessengruppen liegen verschiedene, zum Teil kontrovers diskutierte und sich widersprechende Nutzungsbedürfnisse vor. Diese gilt es gleichberechtigt in Phase 1 zu prüfen.
- ▶ Zu beachten ist auch die Massierung öffentlicher und publikumsintensiver Nutzungen im Umfeld (Bahnhof, Universität, Kunstmuseum, Reitschule, Amthaus, Bierhübeli, ehemaliges Gymnasium, Aareraum).

4 Zukunft Bahnhof Bern. Factsheet zum Gesamtkonzept ZBB vom 5. Juli 2011

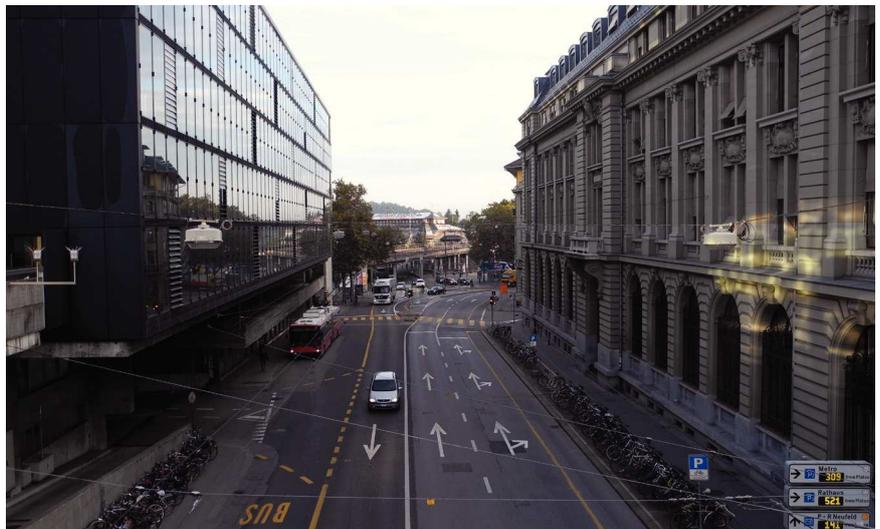
5 Stéphanie Cantalou et al. (1993). Planung Schützenmatte



Städtebauliche Struktur

Trotz Dynamik im Gebiet Schützenmatte sind der Veränderbarkeit städtebaulicher Strukturen Grenzen gesetzt, sei es durch die Gesetzgebung, die Verkehrsbeziehungen oder das Eigentum.⁶

- ▶ Der Denkperimeter der Schützenmatte umfasst Teile der Altstadt (UNESCO-Weltkulturerbe bis Aare und Bollwerk). Städtebauliche Änderungen wären anspruchsvoll.
- ▶ Stadträtliche Vorstösse haben seit rund 10 Jahren diverse Fragen und Forderungen betreffend Umnutzung und städtebaulicher Gestaltung formuliert. Diese gilt es im Sinne der Gemeinderatsantworten zu berücksichtigen.
- ▶ Gemäss Hochhauskonzept Region Bern liegt die Schützenmatte nicht im sogenannten Möglichkeitsraum, weil von der Altstadt wie vom Aareraum tangiert. Für ein Hochhaus bräuchte es hier also ein ordentliches Richtplanänderungsverfahren.



⁶ Motion GB/JA!-Fraktion vom 5.11.2009 und Antwort Gemeinderat betreffend Planungskredit für die Umnutzung und städtebauliche Gestaltung der Schützenmatte; siehe auch Michael Locher (2005). Embellissement – Eine städtebauliche Strategie, und Planpartner AG (1988). Städtebau im Raum Schützenmatte – eine Chance für Bern?

Öffentlicher Raum

Die Nutzungen sind sehr unterschiedlich und rufen immer wieder Interessenskonflikte hervor: grosse Verkehrsflächen wie Parkplätze und Einfahrtsstrassen verunmöglichen eine aufenthaltsbegünstigte Gestaltung.⁷ Die Folge sind Verwahrlosung und Vandalismus, welche sich negativ auf das subjektive Sicherheitsempfinden auswirken.

- ▶ Bei der Bahnlinie, welche das Gebiet zerschneidet, dürfte sich in den nächsten Jahren nicht viel ändern. Trotzdem kann eine bessere Durchlässigkeit angestrebt werden.
- ▶ Reitschule und die Brücken sind schützenswerte Bauten im kantonalen Inventar. Im Weiteren sind die Gebäude der Swisscom, an der Hodlerstrasse 14, der Progr und das Kunstmuseum schützenswert. Der aktuelle Stand des Bauinventars ist zu prüfen.



Soziale und kulturelle Aspekte

Im betroffenen Quartier sind diverse soziale und kulturelle Einrichtungen ansässig. Diese gilt es im Prozess prominent einzubeziehen.⁸

- ▶ Reitschule und Kunstmuseum sind anerkannte kulturelle Institutionen. Auch die Drogenanlaufstelle scheint gut im Quartier integriert und akzeptiert zu sein.

Quartier- und Stadtfunktionen

Im Gebiet der Schützenmatte treffen verschiedene Quartier- und Stadtfunktionen aufeinander, welche aus dem Gebiet selbst oder aus den Nachbarquartieren heraus kommen. Diese gilt es zu würdigen.

- ▶ Bei der Perimeterfrage ist davon auszugehen, dass es unterschiedliche Perimeter gibt, beispielsweise der eigentliche Planungsperimeter, der Beobachtungssperimeter, etc.
- ▶ Rund um die Schützenmatte ist die Wohnfunktion relativ schwach ausgeprägt, ganz im Gegensatz zu Nachbarquartieren.

⁷ Motion SP/JUSO-Fraktion vom 5.11.2009 und Antwort GEMEINDERAT betreffend Gestaltungskonzept Bollwerk-Schützenmatte-Hodlerstrasse

⁸ Interpellation vom 18.8.2011 und Antwort Gemeinderat betreffend Berner Nachtleben und Klubkultur; Postulat SP/JUSO vom 1.7.2010 und Bericht Gemeinderat vom 4.4.2012 betreffend Konzept für Berner Nachtleben; Postulat BDP-Fraktion vom 13. Juni 2012 betreffend 24h-Zone in Bern

Immissionen

Die Schützenmatte liegt an wichtigen Bahn- und Strasseninfrastrukturen und grenzt an das Kulturzentrum Reithalle. Resultat sind unterschiedliche Immissionen. Diese gilt es bei künftigen Lösungen zu beachten.

- ▶ Stadträtliche Vorstösse haben das Nachtleben und seine negativen Auswirkung thematisiert (nicht allein Schützenmatte): Lärm, Sicherheit, Littering. Diese Anliegen sind im Sinne der gemeinderätlichen Antworten zu berücksichtigen.



Ambiente und Image

Die Schützenmatte leidet unter einem wenig ausgeprägten bis negativen Image.⁹ Das Ambiente wird von der Berner Bevölkerung als wenig einladend beurteilt. Hier dürfte die mittel- und langfristige Planung Gegensteuer geben. Es gilt aber auch kurzfristige Massnahmen zu prüfen.

- ▶ Im Entscheidungsverfahren sollte die Imagefrage eine Rolle spielen.
- ▶ Das Ambiente kann durch mehr öffentlich zugängliche Bereiche, insbesondere Erdgeschossnutzungen, und die Gestaltung des öffentlichen Raumes optimiert werden.

9 Postulat FDP-Fraktion vom 30.10.2008 und Bericht Gemeinderat vom 14.12.2011 betreffend No-Go-Areas in der Stadt Bern

2.4 Vergleich mit Referenzbeispielen

Für Verfahren und Inhalte in Bezug auf die Schützenmatte sind verschiedene Referenzbeispiele untersucht worden. Einzelne sind mit der Schützenmatte räumlich vergleichbar, andere nicht, geben aber Hinweise für die Prozessarchitektur (ausführliche Fallstudien in Anhang 1).

	Für Schützenmatte nutzbar		Für Schützenmatte nicht nutzbar	
	Prozess	Inhalte	Prozess	Inhalte
Stadttunnel Zug	Mitwirkung Kommunikation	Zoom Bahnhofsumfeld	Formelles Verfahren	Verkehr Altstadt
Zürich Sihlquai		Carparkplatz Bahnhofsumfeld	Prozess Planung	Projekt
Image Zürich-West	Massnahmen-diskussion	Massnahmen Nachtleben	Mitwirkung Kommunikation	Quartier
Lausanne Flon	Prozess (als Negativbeispiel)	Rentabilität, alternatives Images	Bezugsgruppen	Identität des Quartiers
Lausanne Pôle Muséal	Zusammenarbeit mit SBB	Bahnhofsumfeld, kulturelle Nutzung	Mitwirkung	Nutzungen
Bahnhof Arnhem NL	Mitwirkung Kommunikation	Betrachtungsbereich. städtebauliche Anforderungen ÖV-Knoten	Top-down Trägerschaft	Nachfrage

Tabelle 2-1: Vergleichstabelle

Schlussfolgerungen:

- Der **Stadttunnel Zug**, ein Projekt mit langer und kontroverser Vorgeschichte, zeigt auf, wie mit einem systematisch durchgeführten Mitwirkungsverfahren und intensiver Kommunikation die Akzeptanz massgeblich erhöht werden kann. Wichtig war, dass nicht ein reines Verkehrsprojekte zur Diskussion gestellt wurde, sondern Schlüsselmassnahmen für die Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Stadtzentrum.
- Bei **Image Zürich-West** steht die Entwicklung und Umsetzung kurzfristiger Massnahmen im Vordergrund (Nachtleben, Image, Littering, Sicherheit). Die Massnahmen sind in Zusammenarbeit zwischen den betroffenen Verwaltungsstellen (Polizei, Entsorgung, Soziales), den Eigentümern und den Mietern (Clubscene) entwickelt worden.
- Die **Projekte in Lausanne** sind räumlich und funktional mit der Schützenmatte vergleichbar. Sie zeigen Defizite bei der Umsetzung von Mitwirkungs- und Kommunikationsmassnahmen. Dadurch sind zum Teil lange Verzögerungen bei der Umsetzung entstanden.
- Der **Masterplan Bahnhof Arnhem** ist ein Beispiel für die umfassende Betrachtung einer Bahnhofserneuerung und der Umgebung. Die städtebaulichen Eingriffe werden intensiv durch Mitwirkung und Kommunikation begleitet. Die Akzeptanz ist noch offen.

2.5 Verkehr

Die heutige Verkehrslösung im Raum Schützenmatte ist nicht ideal. Alternativen sind aber angesichts der **komplexen Randbedingungen** und der ebenso komplexen heutigen und künftigen Anforderungen ausgesprochen schwierig zu definieren. Im Zusammenhang mit dem Schindler-Award hat die Verkehrsplanung grob überprüft, ob eine Schliessung der Schützenmattstrasse möglich wäre, weil dies aus städtebaulicher Sicht Vorteile bieten würde. Dabei musste festgestellt werden, dass dies mit erheblichen betrieblichen Nachteilen verbunden wäre. Eine Abschätzung der möglichen Kapazitätseinbussen für den öffentlichen und den privaten Verkehr sowie der räumlichen Konsequenzen konnte noch nicht vorgenommen werden. **Vertiefte Studien** müssten einen grösseren Perimeter abdecken und Abhängigkeiten zu folgenden Infrastrukturplanungen berücksichtigen:

- erster Ausbauschnitt Gesamtkonzept **Zukunft Bahnhof Bern** (ZBB) mit Erweiterung RBS (inkl. Installations-/Logistikfläche Eilgutareal) und Personenanlagen SBB (Verkehrslenkung zur Entlastung der Achse Bollwerk-Bahnhofplatz-Bubenbergplatz);
- zweiter Ausbauschnitt ZBB mit **seitlicher Erweiterung SBB** (inkl. Installations-/Logistikfläche Eilgutareal sowie bauliche Eingriffe im Raum Henkerbrünli, Eilgutareal und Martinshang);
- möglicher **Ausbau Ostzufahrt** um zwei Gleise;
- zweite **Tramachse** Innenstadt (Linienführung gemäss ZMB 2012);
- **Kapazitätsausbau** Linie 20 mit Option Umstellung auf Trambetrieb;
- Bau eines **Car-Terminals** beim Neufeld mit Option für zusätzliche Parkplätze als Ersatz für heutiges Angebot auf der Schützenmatte;
- weitere Abhängigkeiten von technischen Infrastrukturen, namentlich **Werkleitungen**;
- Frage klären, ob Option für den Bau eines **Schanzentunnels** offen zu halten ist, zumal eines der Portale unmittelbar bei der Schützenmatte zu liegen käme.

2.6 Zukunft Bahnhof Bern: langfristige Trasseesicherung für Zufahrt Ost

Im Gebiet Schützenmatte sind die SBB der grösste Grundeigentümer. Für die SBB ist wichtig, dass sie mittel- und langfristig die prognostizierten **Kapazitätsengpässe** beheben können. Dazu gehören die Zufahrtsstrecken wie auch die Publikumsanlagen des Regional- und überregionalen Bahnverkehrs. Auf der Basis des Rahmenplanes für den Bahnhof Bern und gemäss Gesamtkonzept „Zukunft Bahnhof Bern“ (ZBB) planen die SBB den langfristigen Kapazitätsausbau in zwei Schritten:

- Ergänzung des Bahnhofes um vier Perrongleise als **seitliche Erweiterung** unter der Grosse Schanze, niveaugleich zu den bestehenden Gleisen im Zeitraum 2035;
- Ergänzung der **Zufahrt Ost** ab Wylerfeld bis zum Bahnhof um zwei weitere Streckengleise, parallel zu den bestehenden Gleisen, als langfristige Ausbauplanung im Zeitraum nach 2050.

Gemäss Eisenbahngesetz können die SBB die **Trasseesicherung** für den weiteren Ausbau der Infrastruktur vornehmen. Die Interessenslinie ist ein SBB-internes Planungsinstrument und kann mit einer Parzellengrenze gleichgesetzt werden. Sie berücksichtigt die zukünftige Gleislage und die erforderlichen Abstände für bahnbetriebliche Bedürfnisse. Bei gesicherter Gleislage wird sie i.d.R. in einem Abstand von 5 m zur entsprechenden Gleisachse festgelegt. Die Interessenslinie hat an sich keine rechtliche Verbindlichkeit. Sie ist aber als planerisches Instrument anerkannt und ermöglicht den betroffenen Parteien in mittel- und langfristigen Horizonten die gemeinsame Weiterentwicklung der entsprechenden Parzellen. Kurzfristig sieht das Eisenbahngesetz diverse Instrumente wie den

Erlass einer Baulinie oder die Genehmigung von Bauprojekten durch die SBB vor. So können die SBB Land für ihre Ausbauprojekte rechtverbindlich sichern. Für die SBB stehen im **Raum Schützenmatte zwei Varianten** im Vordergrund: Anordnung der zusätzlichen Gleisachsen auf der West- oder auf der Ostseite des Lorraine-Viaduktes auf gleicher Ebene wie bestehende Gleise (siehe Abb. 2-1). Falls der Weiterbestand der Reitschule als Prämisse gilt, ist eine Trasseesicherung im Abschnitt Lorraineviaduktes auf der Seite Schützenmatte unumgänglich. Fürs potentielle Bauen auf der Schützenmatte bedeutet dies:

- Hochbauten über Niveau Neubrücke mit einem **Bestand von über 30 Jahren** haben einen Abstand von 2 m ab Interessenslinie unter Berücksichtigung der Immissionsgrenzwerte (Lärm, Erschütterung, nicht ionisierende Strahlung) einzuhalten.
- Bauten und Anlagen jeder Art ab Niveau Neubrücke zwischen bestehender Parzellengrenze SBB und der Interessenslinie mit einem **Bestand von weniger als 30 Jahren** sind unter Berücksichtigung der üblichen Bauabstände zu den bestehenden Bahnanlagen möglich. Bau und allfälliger Abbruch gehen zu Lasten der Stadt.

Diese Rahmenbedingungen würden den Nutzungsspielraum im Gebiet Schützenmatte zwar einschränken, aber keines der drei Grob Szenarien (siehe Kap. 3.2) grundsätzlich in Frage stellen.



Abbildung 2-1: Interessenslinie SBB Ausbau 6-Spur Zufahrt Ost, Schützenmatte.

Quelle: Entwurf SBB, Stand 22.11.12

2.7 Expertenworkshop

2.7.1 Vorbereitung und Ablauf

Am 2. Oktober 2012 fand der Expertenworkshop im Erlacherhof statt. Die Teilnehmenden sind vorgängig mit schriftlichen Unterlagen über die Schützenmatte, die Bezugsgruppen, die Handlungsfelder sowie die Ergebnisse der Situations- und Prozessanalyse informiert worden. Am Workshop wurde zusammen mit Expertinnen und Experten aus verschiedenen Fachdisziplinen und Städten insbesondere der **Vorgehensvorschlag** diskutiert. Inhaltliche Fragen zu städtebaulichen Lösungen wurden nur soweit angesprochen, als diese für die Verfahrensgestaltung von Bedeutung sind. Ziel war es, den Entwurf der Prozessarchitektur für die Phase 1 optimieren zu können.

Nach einem Augenschein vor Ort sowie Inputreferaten über Gebiet und Verfahren sind **fünf Fragen** diskutiert worden:

1. Wie nehmen die Teilnehmenden die Schützenmatte wahr? Welche **Entwicklungspotenziale** können ausgemacht werden?
2. Wie ist der **Prozess** zu gestalten, wie soll der vorgelegte Verfahrensvorschlag optimiert werden?
3. Was muss **dringend geklärt** und angegangen werden, damit der Prozess zielführend lanciert und durchgeführt werden kann?
4. Welcher **Perimeter**, welche Handlungsfelder haben Einfluss auf die Prozessgestaltung? Welche Anspruchsgruppen sollten wann und wie eingebunden werden?
5. Was ist speziell für **Start und Abschluss von Phase 1** zu beachten? Wie soll kommuniziert werden?

2.7.2 Teilnehmende

Externe Expertinnen und Experten:

- Martin Beutler, Architekt, Bern
- Anne Burri, Büro für soziale Arbeit, Basel
- Benno Degen, Losinger Marazzi AG, Bern
- Carl Fingerhut, Architekt und Stadtplaner, Zürich
- Lukas Henggeler, SBB Netzentwicklung Region Mitte, Olten
- Ueli Marbach, Architekt, Zürich
- Markus Reichenbach, Verkehrsplaner, Kontextplan AG, Bern/Solothurn
- Brigit Wehrli-Schindler, ehemalige Direktorin Stadtentwicklung, Zürich

Vertreterinnen und Vertreter der Stadtverwaltung bzw. Projektleitung:

- Alexander Tschäppät, Stadtpräsident Bern
- Mark Werren, Leiter Stadtplanung
- Andrzej Rulka, Stadtplanungsamt, Projektleiter
- Nadine Heller, Stadtplanungsamt, Stv. Projektleiterin
- Peter Tschanz, Generalsekretär Präsidialdepartement
- Urs Gloor, Stv. Leiter Verkehrsplanung
- Martin Müller, Projektleiter Abt. Kulturelles
- Jürg Häberli, Leiter Jugendamt
- Walter Schenkel, synergo GmbH, Zürich, Auftragnehmer, Moderation
- Michel Güller, Güller Güller architecture urbanism, Zürich, Auftragnehmer, Protokoll

2.7.3 Ergebnis

Der Workshop hat bestätigt, dass auf der Schützenmatte alle Handlungsfelder zu beachten sind und ein **klar strukturiertes Verfahren** mit viel Mitwirkung und Kommunikation Sinn macht. Der für die Erarbeitung des Nutzungskonzepts vorgelegte Verfahrensvorschlag Phase 1 ist im Grundsatz unterstützt worden. In

Bezug auf das Verfahren und die Projektorganisation hat der Workshop zu Optimierungen in der Prozessarchitektur für die Phase 1 geführt. Insbesondere haben die meisten Expertinnen und Experten die Ansicht vertreten, die Diskussion mit den Eigentümern und Anspruchsgruppen in Phase 1 mit drei Grobszenarien zu starten, um daraus schrittweise konkrete Entwicklungsszenarien ableiten zu können. Bei der Darlegung der Grobszenarien sind insbesondere auch mögliche Rahmenbedingungen der künftigen Bahnhofsentwicklung und der Verkehrsführung zu berücksichtigen.

2.8 Schindler Award 2012

Die Schützenmatte war 2012 das Planungsgebiet des renommierten europäischen **Studentenwettbewerbs** Schindler Award. Die Stadt Bern hat es sehr begrüsst als sie 2011 diesbezüglich angefragt wurde. Damit können im Vorfeld der vorgesehenen Planung neue inspirierende Visionen und kreative Impulse gewonnen werden. Das Leitmotiv des Schindler Awards war die „**Zugänglichkeit für alle**“, eine Designphilosophie, die den Wunsch nach Mobilität für Menschen aller Altersstufen und körperlichen Fähigkeiten berücksichtigt. Die weiteren Kernthemen der Aufgabenstellung für die Schützenmatte waren Stadtreparatur, öffentlicher Raum und Integration verschiedener Kultur- und Randgruppen. Es galt, einen neuen Masterplan vorzuschlagen, um die Nutzung und Dichte des Areals zu erhöhen, ohne jedoch die bestehenden sozialen Institutionen auszuschliessen. Qualität und Zugänglichkeit des öffentlichen Gebietes sollten verbessert werden. Die Bearbeitungskriterien wurden für die Teilnehmenden am Schindler Award stark vereinfacht. Beispielsweise mussten die Studierenden in den Bereichen Verkehr, Aaretalschutz und SBB-Anliegen nicht alle existierenden Randbedingungen übernehmen. So konnten sie die Schützenmattstrasse aufheben, eine Massnahme, die in einer umfassenden Verkehrsstudie auf ihre Machbarkeit und Wirkung auf das ganze städtische Verkehrsnetz geprüft werden müsste.

Am 7. Dezember 2012 wurde im Paul-Klee-Museum in Bern der Schindler Award 2012 verliehen. Die **zehn nominierten Wettbewerbsbeiträge** zeigen auf, wie vielfältig mit der Schützenmatte umgegangen werden kann. Je nach Projekt wird die Schützenmatte zum einem neuen Quartierteil, Stadtplatz oder Park. Dies wird beispielhaft bei den beiden erstangierten Projekten sichtbar. Das Siegerprojekt sieht auf der Schützenmatte einen urbanen Dreh- und Angelpunkt der benachbarten Quartiertypologien und Nutzungsarten mit einer hohen Dichte. Das mit dem zweiten Preis ausgezeichnete Projekt belässt dagegen die Schützenmatte als unbebauter Platz, der durch einzelne Neubauten an den Rändern stärker räumlich gefasst und mittels Terrassen, Treppen und Rampen mit dem Aarehang verbunden wird.

Die Wettbewerbsbeiträge machen auf die im Gebiet versteckten „**Kleinode**“ aufmerksam. So könnte beispielsweise das heute versteckte Stück mittelalterlicher Stadtmauer inkl. Bluturm mit einem Schräglift, der Stadt- und Aarebene verbindet, erlebbar gemacht werden. Oder die imposante Tragkonstruktion des Eisenbahnviadukts könnte für verschiedene kulturelle Zwecke und als Fussgänger Verbindung ins Lorrainequartier genutzt werden. Eine wichtige Erkenntnis aus dem Wettbewerb ist, dass mit Hinterfragung der heutigen **Verkehrsführung** und Aufhebung der Schützenmattstrasse ein grosser Gestaltungsspielraum im Gebiet eröffnet wird.

Die Durchführung des Schindler Awards 2012 auf der Schützenmatte hat sich für die Stadt Bern gelohnt. Der Wettbewerb wirft einen **frischen Blick** auf das Areal und erweitert das Lösungsspektrum, auch wenn es sich hierbei um einen Studentenwettbewerb mit grösseren Planungsfreiheiten als in der Realität handelt. Im ab 2013 vorgesehenen Planungsprozess soll dieser „frische Blick“ weiter genutzt werden.



Abbildung 2-2: Erster Preis: „Enhance and Revitalize“

Quelle: Schindler Award 2012, Studenten: Ch. Ruhri, Th. Buser, S. Gant, TU Berlin



Abbildung 2-3: Zweiter Preis „Bridging Barriers“

Quelle: Schindler Award 2012, Studenten: M. Pauli, T. Schmitt, J. Blifernez, TU Berlin

2.9 Schlussfolgerungen für das weitere Vorgehen

Die Situations- und Prozessanalyse lässt – unter Berücksichtigung der Workshop-ergebnisse – den Schluss zu, dass in der Schützenmatte formalrechtliche Verfahren und Mitwirkungsmöglichkeiten nicht genügen. Es braucht kreative Verfahren in frühen Prozessphasen, verknüpft mit planerisch-visuellen Inputs und intensiver Kommunikation. Für die Phase 1 können folgenden **Leitlinien** formuliert werden (siehe auch Checkliste in Anhang 2):

Zukunft des Areals liegt im Prozess

Im Fall der Schützenmatte geht es nicht um die Abwicklung eines standardisierten Planungsverfahrens, sondern darum, einen offenen und innovativen Prozess durchzuführen.

Es soll auf kreative Art und Weise die Vorgeschichte, die besonderen Herausforderungen des Areals sowie der verschiedenen, zum Teil gegensätzlichen Interessen angegangen werden. Über eine positive und lustvolle Beteiligung am Prozess lassen sich zielführende Lösungen finden.

Mitwirkung als Mehrwert

Angesichts der politischen Bedeutung, der Konfliktmuster, der funktionalen Komplexität im Gebiet Schützenmatte und aufgrund von Erfahrungen aus anderen Städten empfiehlt sich die Durchführung eines partizipativen Verfahrens.

Die Situations- und Prozessanalyse zeigt, dass offene und transparente Mitwirkungsverfahren nicht immer selbstverständlich sind, sei es aus Angst vor dem Aufwand oder aus Unsicherheit betreffend Umgang mit solchen „weichen“ Faktoren. Dem ist entgegenzuwirken: Planungsleitende und -fachleute sind dahingehend zu unterstützen, dass sie Planungsnutzen und -qualität mittels zweckmässiger Mitwirkung optimieren können. Voraussetzung ist, dass der Handlungsspielraum der Mitwirkung klar ist, damit keine überhöhten Erwartungen geschürt werden.

Kommunikation durch Mitwirkung

Mitwirkung und Kommunikation gehören zusammen: Ein Mitwirkungsverfahren ohne offene und transparente Kommunikation ist wirkungslos.

Umgekehrt wird eine an sich „gut gemeinte“ Kommunikation unglaubwürdig, wenn der versprochenen Offenheit und Transparenz keine partizipativen Taten folgen. Beides braucht ein „Gesicht“, eine klare politische Leadership. In einem ersten Schritt trägt die Kommunikation dazu bei, dass das Verfahren breit akzeptiert ist. Danach folgt die Vermittlung der Planungsinhalte.

Anspruchsgruppen sind Partner

Behörden und Verwaltung tauschen sich auf gleicher Augenhöhe mit den Anspruchsgruppen aus.

Zu den Anspruchsgruppen gehören die Direktbetroffenen (Eigentümer, ansässige Institutionen, MieterInnen, Nachbarquartiere), die organisierte Öffentlichkeit (Parteien, Gewerbe, Vereine, Interessengruppen) und die nicht-organisierte Öffentlichkeit (Interessierte, NutzerInnen, Jugend). Vor diesem Hintergrund braucht es eine stabile Projektorganisation mit klarer Unterscheidung zwischen den für Steuerung und Entscheidung zuständigen Organen und jenen der Mitwirkung.

Von Verfahrensorganisation zu inhaltlicher Präzision

Nach Klärung und Akzeptanz des Verfahrens werden schrittweise Inhalte generiert, die sich kommunizieren lassen.

Je präziser diese Inhalte vorbereitet und zur Diskussion gestellt werden, desto zielgerichteter kann das Verfahren durchgeführt werden. Als erste inhaltliche Arbeit sollen drei Grobszenarien über mögliche Entwicklungen der Schützenmatte vertieft werden. Neben verkehrs-, nutzungs- und stadtplanerischen Handlungsfeldern gilt es auch der Perimeterfrage, den sozialen und kulturellen Aspekten sowie dem Image Beachtung zu schenken. Um den Erwartungen der Bezugsgruppen und der Öffentlichkeit gerecht zu werden, sollten nicht nur langfristige, sondern auch kurz- und mittelfristige Massnahmen entwickelt und umgesetzt werden.

03 Phase 1 – Erarbeitung des Nutzungskonzepts

3.1 Ziele

Aufgrund der Vorarbeiten in Phase 0 und den Inputs aus dem Expertenworkshop wird der folgende Verfahrensablauf für Phase 1 vorgeschlagen: Nach der Startkommunikation werden **drei Grobszenarien** für die Schützenmatte fachlich vertieft. Gleichzeitig wird ein Begleitgremium mit direkt betroffenen Interessensgruppen gebildet. Die **visualisierten Entwicklungsszenarien** werden im Schützenmatte-Forum erstmals der breiten Öffentlichkeit vorgestellt. Auf dieser Basis geht es weiter mit fachlichen Vertiefungen und Diskussionen einer Vision, von Zielen pro Handlungsfeld und Lösungsvorschlägen. Phase 1 wird mit dem Programm für Phase 2 abgeschlossen.

Ziele sind:

- **Ausgangslage und mögliche Entwicklungen sind geklärt**
Erfassen der vielfältigen Bedürfnisse und Schaffen von Bildern als Einstieg für die Vertiefung der Grobszenarien
- **Breites Spektrum an Entwicklungsszenarien liegt vor**
gemäss fachlicher Vertiefung von drei Grobszenarien und Visualisierung durch Stadtplanungsamt und Auftragnehmer, Diskussion und Ergänzung im Begleitgremium, mit Startveranstaltung im Forum
- **Vision und Ziele pro Handlungsfeld sind formuliert**
gemäss Input durch Schützenmatte-Forum und Begleitgremium, mit schrittweisen Vertiefungen ausgewählter Handlungsfelder und Lösungsmöglichkeiten, Visualisierung
- **Harte und weiche Rahmenbedingungen sind bekannt**
auch Unsicherheiten, Bedürfnisse, politische, technische und wirtschaftliche Vorgaben, zeitliche Abhängigkeiten und No-Goes
- **Lösungsspektrum ist aufgezeigt**
gemäss Diskussion und Input aus Begleitgremium, kurz-, mittel-, langfristige Massnahmen, Triage der Entwicklungsszenarien und Massnahmen nach wünschbar, möglich, nicht möglich, mit Schlussveranstaltung im Forum
- **Vorgehen, Verfahrensziele und -organisation für Phase 2 sind geklärt**
gemäss Diskussion, Input und Verabschiedung durch Begleitgremium, mit inhaltlicher Synthesearbeit, mit Schlussveranstaltung im Forum

3.2 Ablauf und Meilensteine

Das Verfahren ab Frühjahr 2013 ist geprägt durch eine intensive Mitwirkung des **Begleitgremiums** (organisierte Öffentlichkeit). Die breite Öffentlichkeit wird über das halbjährlich stattfindende **Schützenmatte-Forum** einbezogen. Diese öffentlichen Veranstaltungen sind eine gute Gelegenheit, um mittels Flyern, Inseraten, Webseite, Social Media und redaktionellen Medienbeiträgen die breite Öffentlichkeit über den Planungsprozess und die erreichten Meilensteine zu informieren.

Meilensteine sind:

- **Entwicklungsszenarien, Vision und Ziele**
in einem definierten Perimeter für das Gebiet als Ganzes sowie in den Handlungsfeldern und Teilgebieten
- **Lösungsansätze**
mit Resultaten aus den inhaltlichen Vertiefungsrunden unterlegt und Katalog mit kurz-, mittel- und langfristigen Massnahmen
- **Programm für Phase 2**
mit Vorgehen, Mitwirkung und Kommunikation im qualitätssichernden Verfahren (Studienauftrag, Testplanung, Wettbewerbe, etc.), Entscheidungskompetenzen

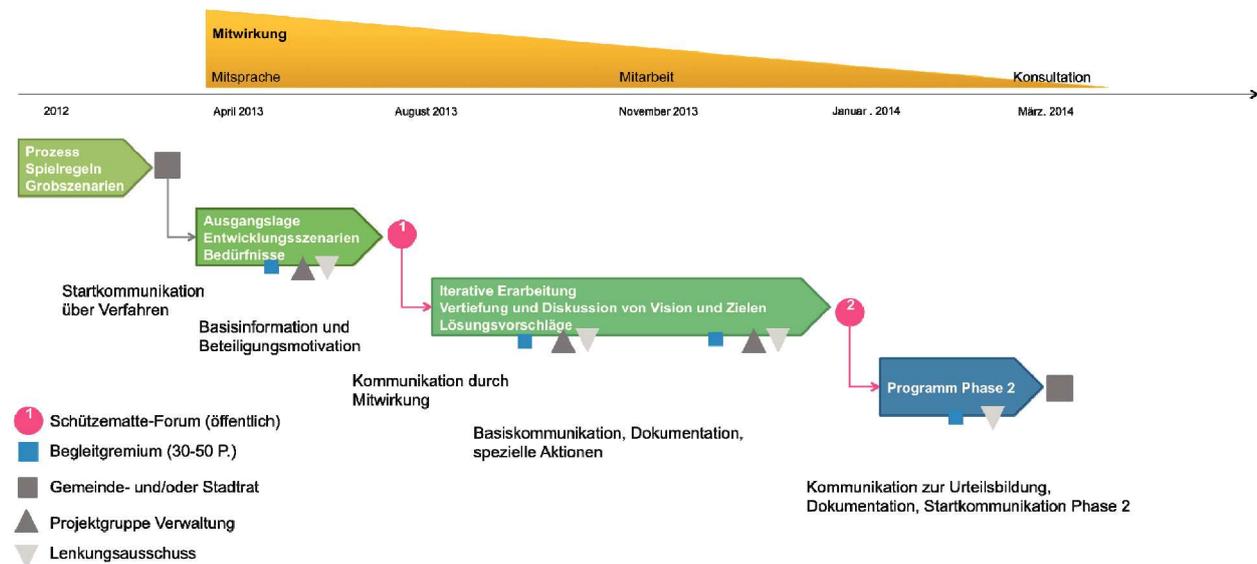


Abbildung 3-1: Übersicht Phase 1 – Meilensteine, Mitwirkung und Kommunikation

Die unter Kap. 3.3.2 bis 3.3.4 präsentierten Überlegungen sind illustrativ und nicht als Vorauswahl zu verstehen. Insbesondere die verschiedenen dargestellten Varianten der Verkehrsführung sind Hypothesen, die vertieft zu prüfen sind.

3.3.2 Szenario 1 „Quartierteil“: maximale bauliche Nutzung

Grundhaltung

Die Schützenmatte ist ein zentrales Areal nahe bei Altstadt und Bahnhof. Es ist ein sinnvoller Standort für eine Überbauung und eine Chance für ein bauliches Bindeglied zwischen den angrenzenden Quartieren. Es wird eine hohe Dichte angestrebt, in Übereinstimmung mit der Standortqualität und dem Anliegen der Innenverdichtung in der Stadt.



Abbildung 3-3: Planskizze Szenario 1

- rot: Reitschule, Öffnung Richtung Schützenmatte
- rot gepunktet: Vorbereich Reitschule, Durchmischung mit der Nutzung der Umgebung der neuen Überbauung Schützenmatte
- orange: neue Überbauung der Schützenmatte
- grün: Verbindungen, Zugänglichkeit

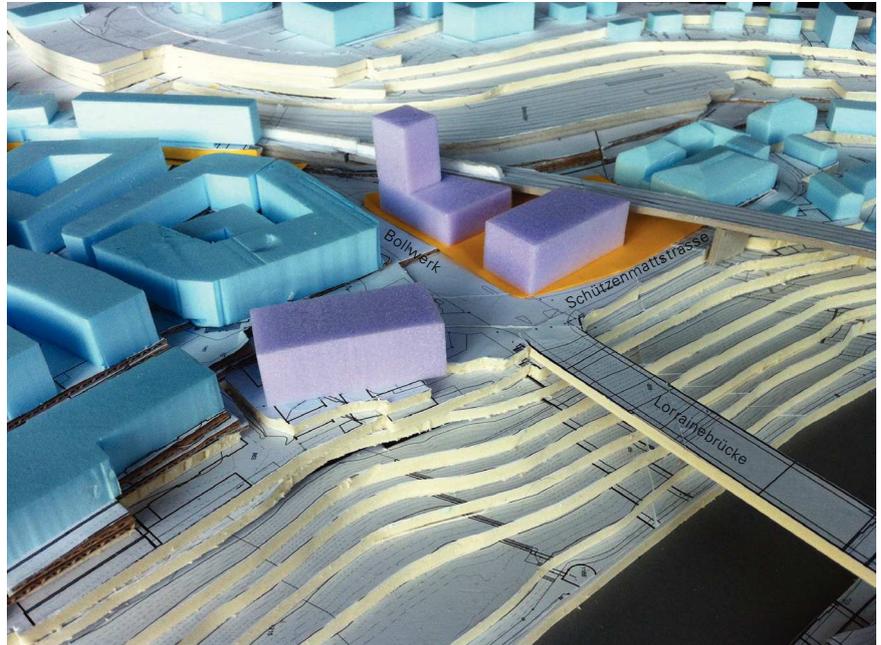


Abbildung 3-4: Szenario 1 im Modell



Abbildung 3-5: Szenario 1, Visualisierung (Standort: Höhe Restaurant KAPITEL Bollwerk, Bollwerk 41)

Hauptelemente und Anforderungen des Szenarios

- EG maximal offen, öffentlich, transparent und durchlässig.
- Nutzungen im EG öffentlichkeitsorientiert; sorgfältige Abstimmung der zeitlichen Beanspruchung des öffentlichen Raums durch die Überbauung und die Reitschule im Tages- und Wochenablauf.
- Idealerweise Synergien zwischen den EG-Nutzungen der Überbauung und den Aktivitäten in der Reitschule: Minimierung der Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum, gemeinsame Verantwortung bezüglich Lärm, Littering und Sicherheit.
- Footprint der Gebäude im EG so, dass Maximum an öffentlichem Raum und Bewegungsfreiheit gewährleistet ist.
- Zugänglichkeit des Areals von / zu Bahnhof, Altstadt und Uni verbessert, Orientierung zur Reitschule hin gewährleistet.
- Massstäblichkeit der Bebauung gegenüber der Reitschule ist gewährleistet, der Vorbereich der Reitschule nicht eingeklemmt.
- Verlegung der Parkplätze.

Städtebaulicher Rahmen

- Die Strategie zur Innenverdichtung kann nicht auf dem Areal der Schützenmatte allein gelöst werden: sie ist auf einem (zu erweiternden) ESP-Perimeter Bahnhof sowie in Kohärenz mit der Entwicklung der angrenzenden Quartiere zu bearbeiten.
- Von grundlegender Bedeutung ist, welche Massnahmen getroffen und welche Räume freigehalten werden, damit die bauliche Verdichtung nicht mit einer Verschlechterung der Lebens- und Aufenthaltsqualität im betroffenen Gebiet einhergeht.
- Der bauliche und stadträumliche Zusammenhang mit der SBB-Überbauung Bollwerk (Testplanung bevorstehend), dem Ausbau der SBB-Ostzufahrt sowie der Altstadt ist zu untersuchen.
- Im Sinn des regionalen Hochhauskonzepts wird nicht a priori ein Hochhaus angestrebt (ev. in Konflikt mit den Aussagen des Hochhauskonzepts für den Standort der Schützenmatte); gemäss Hochhauskonzept muss immer die „bestmögliche Bauform“ an einem potenziellen Hochhausstandort gesucht werden.

3.3.3 Szenario 2 „Stadtraum“: teilweise Bebauung

Grundhaltung

Den vielfältigen Anforderungen an das Areal bezüglich Nutzung, aber auch bezüglich möglichen zeitlichen Abhängigkeiten, wird durch eine räumlich und zeitlich flexiblere Strategie begegnet, als es eine vollständige Überbauung wäre: Teilüberbauung, allenfalls Nutzung eines Teils des Areals für Zwischennutzungen. In diesem Sinn beinhaltet das Szenario „Stadtraum“ sowohl Elemente des Szenarios „Quartiertel“ wie des Szenarios „Stadtplatz“. Das Schützenmatte-Areal übernimmt eine wichtige Funktion als öffentlicher Raum an einer Schnittstelle zwischen Altstadt resp. Bahnhof und umgebenden Quartieren.



Abbildung 3-6: Planskizze Szenario 2

- schwarz: neue Verkehrsführung
- rot: Reitschule, Öffnung auf drei Seiten
- rot gepunktet: Vorbereich Reitschule erweitert
- blau gestrichelt: teilweise Überdachung der Schützenmatte / des Vorbereichs der Reitschule
- orange: teilweise Überbauung der Schützenmatte
- grün: Verbindungen, Zugänglichkeit

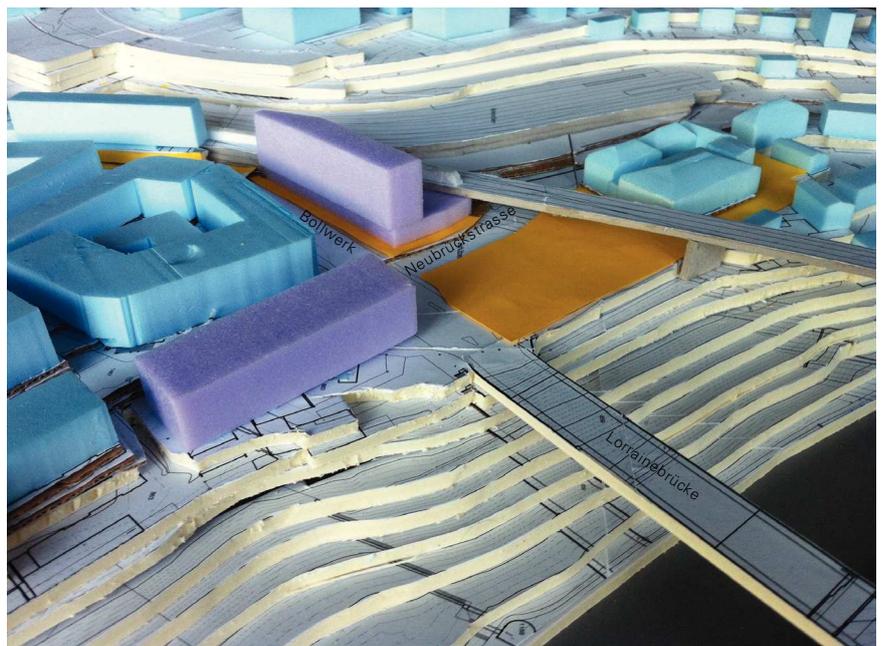


Abbildung 3-7: Szenario 2 im Modell



Abbildung 3-8: Szenario 2, Visualisierung (Standort: Höhe Restaurant KAPITEL Bollwerk, Bollwerk 41)

Hauptelemente und Anforderungen des Szenarios

- Umgestaltung der Verkehrssituation: Zusammenzug der Knoten Neubrücke-Strasse-Bollwerk und Schützenmatte-Strasse-Bollwerk-Hodlerstrasse-Lorrainebrücke an einem Punkt (Kurzschluss Hodlerstrasse-Neubrücke-Strasse nördlich vom Bollwerk 41), Aufhebung der Schützenmatte-Strasse.
- Zweiteilung des Areals durch verschwenkte Neubrücke-Strasse (Verlauf nördlich des Hauptpfeilers des Bahnviadukts); Bebauung südlich davon (am Bollwerk), Platz nördlich davon.
- Reitschule durch Aufhebung der Schützenmatte-Strasse dreiseitig von öffentlichem Raum umgeben, auf drei Seiten geöffnet: neu auch zur Aare sowie zum Universitätsareal an der Engenhaldenstrasse.
- Bauliche Ergänzung der Reitschule durch ein zusätzliches Gebäude an der Aarehangkante auf der vormaligen Schützenmatte-Strasse nahe der Lorrainebrücke, allenfalls mit Teilüberdachung des Schützenmatte-Platzes.
- Überbauung südlich der verschwenkten Neubrücke-Strasse mit hoher Dichte, Kontinuität zur SBB-Überbauung Bollwerk.
- Zugänglichkeit von Bahnhof, Altstadt, Universität, Quartieren verbessern, direkte Verbindung vom Schützenmatte-Areal zur Aare prüfen.
- Verlegung der Parkplätze.

Städtebaulicher Rahmen

- Die Achse der Kulturmeile wird im Bereich Schützenmatte / Reitschule neu angelegt (neue Verkehrsführung MIV, LV), wodurch Lesbarkeit und Orientierung verbessert werden.
- Eine sinnvolle Dichte und die baulichen Anforderungen an die Teilüberbauung im südlichen Teil des Areals sind mit den weiteren Entwicklungen im Umfeld abzustimmen (ESP Bahnhof, SBB-Überbauung Bollwerk, Entwicklungen an der Hodlerstrasse).

3.3.4 Szenario 3 „Stadtplatz“: Nutzung als öffentlicher Raum

Grundhaltung

Die Nutzung eines derart zentral gelegenen Areals für Parkierung kann nicht als sinnvoll erachtet werden. Das Areal soll jedoch nicht überbaut werden. Es wird als Teil der Museums- resp. Ausgangsmeile an der Aarekante (Kornhaus–Hodlerstrasse–Reitschule–Bierhübeli) offengehalten und durch die Öffentlichkeit genutzt. „Nicht bauen“ heisst, dass im Raum Schützenmatte ein attraktiver Platz mit Aufenthaltsqualität, Identität und Nutzungsvielfalt entsteht.



Abbildung 3-9: Planskizze Szenario 3

rot:	Reitschule, Öffnung Richtung Schützenmatte
rot gepunktet:	Vorbereich Reitschule erweitert bis zum Bollwerk als vielfältig nutzbarer Platz auf der Kulturmeile, mit Teilbereichen
	(1) überdachter Bereich (blau gepunktet)
	(2) Spielbereich für Kinder (zB mit Wasserspiel)
	(3) temporärer Skaterpark
grün:	Verbindungen, Zugänglichkeit

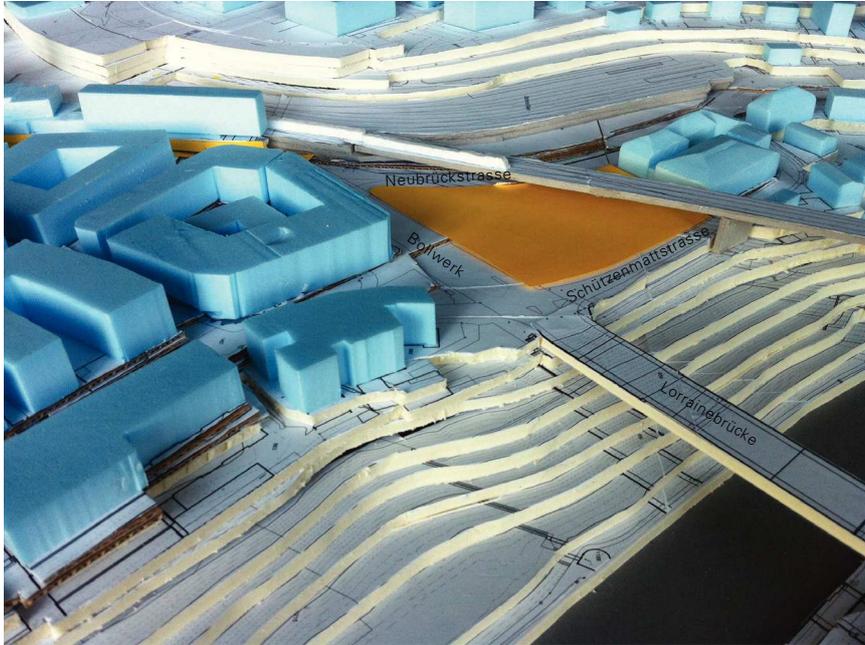


Abbildung 3-10: Szenario 3 im Modell

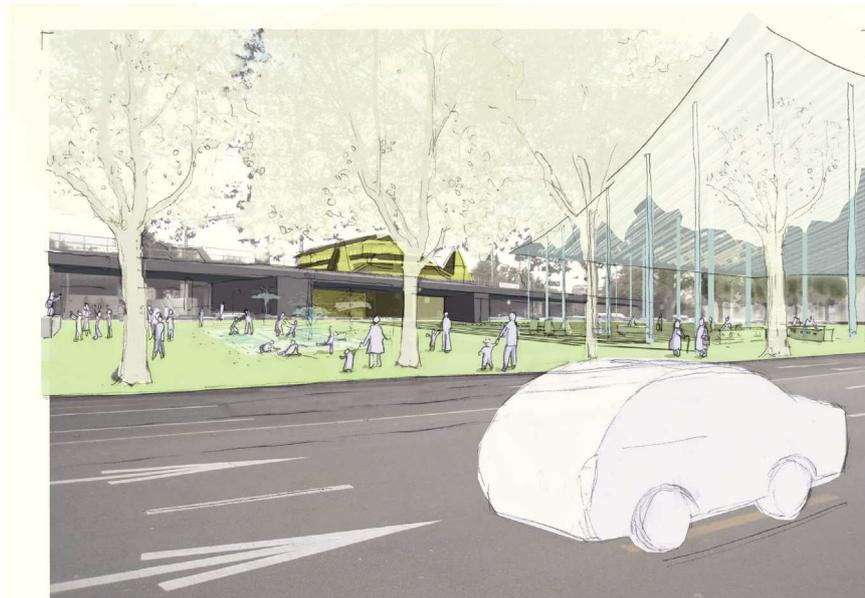


Abbildung 3-11: Szenario 3, Visualisierung (Standort: Höhe Restaurant KAPITEL Bollwerk, Bollwerk 41)

Hauptelemente und Anforderungen des Szenarios

- Minimale Umgestaltung des Areals der Schützenmatte zur Erhöhung der Nutzungsmöglichkeiten und -intensität für Events, Sport, Aufenthalt, Markt etc., unter Beachtung von Lärm und Littering.
- Platz mit Teilbereichen für verschiedene Nutzergruppen, mit räumlich nicht strukturierenden Elementen (zB Wasserspiel für Kinder, temporäre Skaterbahnen).
- Teilüberdachung zur Erweiterung der Nutzbarkeit (siehe Referenz Theaterplein Antwerpen); kann auch zusammen mit der Reitschule zum Imageträger des Areals werden (z.T. auch als Schallschutz verwendbar).
- Zugänglichkeit von Bahnhof, Altstadt, Uni sowie Orientierung auf der Achse der Kulturmeile an der Aarekante verbessern.
- Zugänglichkeit zur Aare.
- Verlegung der Parkplätze.

Städtebaulicher Rahmen

- Lesbarkeit und räumliche Qualität der Achse der Kulturmeile als Ganzes ist zu verbessern; heutiger Bewegungsverlauf für Fussgänger im Bereich Schützenmatte und Reitschule ist unübersichtlich und unattraktiv (Strassenquerungen, enge Durchgänge bzw. Trottoirs, Richtungswechsel; Verlauf nicht über Schützenmatte, sondern gegenüber).
- Durch die zweite Tramachse in der Altstadt würde die ÖV-Situation am Standort Schützenmatte wesentlich verbessert.

3.4 Mitwirkungs- und Kommunikationskonzept

Neben den einzelnen Verfahrensschritten und den Grobszenarien gilt es die Eckpunkte des Mitwirkungs- und Kommunikationskonzepts festzulegen.

3.4.1 Zweck

Das Mitwirkungs- und Kommunikationskonzept regelt, wann welche Mitwirkungsangebote und Kommunikationstools eingesetzt werden.

- Mitwirkung und Kommunikation nehmen Rücksicht auf die fachlichen und politischen Vorgaben bzw. Rahmenbedingungen und tragen zur **Akzeptanz** von Verfahren und Planungsinhalten bei.
- Mitwirkung und Kommunikation werden vom **Stadtpräsidenten** geleitet.
- Der **Einbezug der Medien** ist klar geregelt.
- Es wird kommuniziert, was mit den **Ergebnissen aus der Mitwirkung** geschieht, d.h. ob und wie sie in die fachlichen und politischen Arbeiten einfließen.
- Von den verantwortlichen Projektorganen freigegebene Informationen und Mitwirkungsergebnisse sind **für alle zugänglich**. Sie werden bei Bedarf bezugsgruppengerecht aufbereitet.

3.4.2 Ziele

Konkret werden mit der Anerkennung der Mitwirkungs- und Kommunikationsgrundsätze folgende Ziele angestrebt:

- Bürger, Anwohner, Interessengruppen, Eigentümer, Behörden und Verwaltung **partizipieren** am Planungsprozess.
- Die Anspruchsgruppen sind über die Ziele des Prozesses **informiert**.
- Die Anspruchsgruppen kennen ihre **Mitwirkungsmöglichkeiten**.
- Die Anspruchsgruppen sind **motiviert**, einen Beitrag zu leisten.
- Die Anspruchsgruppen erhalten Informationen und tauschen diese aus. Sie werden so in die Lage versetzt, sich ein **eigenes Urteil** über die Sachverhalte zu bilden.

3.4.3 Mitwirkung

Unter Mitwirkung werden **freiwillige, gesetzlich nicht vorgeschriebene Verfahren** für den Einbezug der organisierten und nicht-organisierten Öffentlichkeit verstanden. Die freiwillige Mitwirkung unterstützt die formalrechtliche Entscheidungsfindung. PolitikerInnen, Fachleute, Betroffene und Interessierte halten Spielregeln ein und tauschen sich auf gleicher Augenhöhe aus. Im Laufe des Verfahrens werden die Mitwirkungsmöglichkeiten und die Spielregeln immer wieder kommuniziert. Dabei ist auf den sogenannten Mitwirkungstrichter gemäss Abb. 3-9 zu verweisen, in welchem der abnehmende Handlungsspielraum der freiwilligen Mitwirkung im Verfahren dargestellt ist, wobei Zwischenschritte gemeinsam verabschiedet werden.

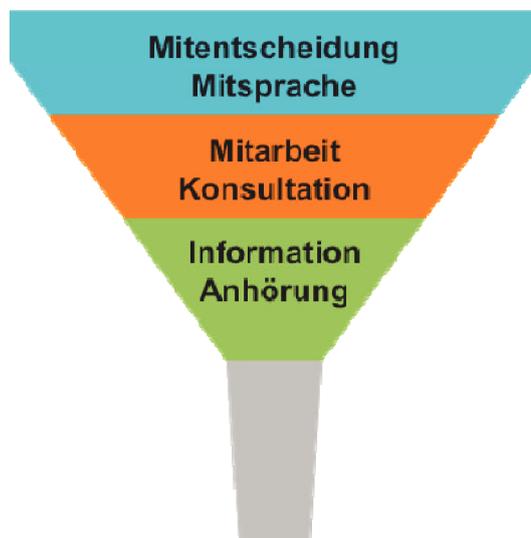


Abbildung 3-12: Mitwirkungstrichter

Im Speziellen gilt:

- Für die Mitwirkung werden zweckmässige **Methoden** professionell vorbereitet und eingesetzt. Es wird immer ein detaillierter Ablaufplan erstellt.
- An jeder Mitwirkungsveranstaltung ist der **Umgang** mit den Unterlagen, mit den Ergebnissen und den Medien genau festzulegen.
- Mitwirkungsveranstaltungen können in verschiedenen **Teilräumen**, ggf. auch als Begehungen vor Ort durchgeführt werden.
- Jede Mitwirkungsveranstaltung wird protokolliert und als **Ergebnisbericht** bzw. als Zusammenfassung veröffentlicht. Alle eingebrachten Voten werden wertfrei entgegengenommen und geprüft.
- Für das **öffentliche Forum** ist frühzeitig ein umfassendes Konzept zu erstellen, mit Diskussionsmethoden, Inhalten und Zielsetzungen.
- An den Startveranstaltungen sind die Verfahrensschritte, die Mitwirkung an sich und die **Spielregeln** zu erläutern.
- An den Mitwirkungsveranstaltungen gilt, dass alle zuhören und sich einbringen können. Alle **Meinungen** sind gefragt und berechtigt.

3.4.4 Kommunikation

Für die Kommunikation gelten folgende Grundsätze:

- **Kommunikationsziele** und -mittel sind festgelegt, Anspruchsgruppen identifiziert, Ansprechpartner bzw. Kommunikatoren sichtbar.
- Kommuniziert wird regelmässig (Basiskommunikation) und **verstärkt rund um das öffentliche Forum** (Peak Event Kommunikation). Konkrete Kommunikationstools sind u.a. Flyer, Medienarbeit, Webseite, Social Media und Inserate.
- Die **Medien** sind Partner und werden als Multiplikatoren informiert und beigezogen, insbesondere rund um das öffentliche Forum.
- Weitere **Öffentlichkeitsarbeiten** werden bedarfsweise angegangen, so beispielsweise Diskussion von Zwischen- und Schlussergebnisse in Nachbarquartieren, mit direkt betroffenen Interessengruppen und speziellen Bevölkerungsgruppen (z.B. Junge).
- Zentrale **Kernbotschaften** (z.B. Ergebnisoffenheit, Transparenz, rasche „kleine“ Massnahmen, langfristige Lösungen) werden in einer einfachen, dem Alltagswissen und den Bezugsgruppen entsprechenden Sprache kommuniziert.
- Kommunikationstätigkeiten werden regelmässig **überprüft**, ggf. dem Verfahren entsprechend angepasst.
- Die Kommunikation trägt dazu bei, dass die Anspruchsgruppen und die breite Öffentlichkeit **Vorgeschichte und Ausgangslage** kennen.

04 Projektorganisation: Übersicht und Aufgaben

4.1 Grundsätze

Neben der grafischen Darstellung der Projektorganisation werden folgende Grundsätze beachtet:

- Die **Projektorgane** sind jene Gremien, welche für Steuerung und Entscheidung zuständig sind. Diese sind mit Personen besetzt, welche über die nötigen Zuständigkeiten und Entscheidungskompetenzen verfügen.
- Die **Mitwirkungsorgane** sind jene Gefässe, in denen die organisierte und die nicht-organisierte Öffentlichkeit Einfluss nimmt und sich über die Planungsinhalte informiert.
- Die Projektorgane sind dafür besorgt, dass alle ihre Mitglieder das Verfahren, die Mitwirkungs- und Kommunikationsgrundsätzen sowie die Projektorganisation anerkennen, damit die **Verfahrensqualität** gesichert bleibt.
- Alle Mitglieder der Projektorgane handeln lösungsorientiert und tragen die Entscheide gemeinsam mit. Grundsätzlich gilt, dass Konflikte **auf möglichst tiefer Stufe** im Rahmen der vorgegebenen Zuständigkeiten entschieden werden.
- Die Projektorgane legen die vorliegenden Grundsätze den Mitwirkungsorganen vor, mit dem Ziel, breitest mögliche **Akzeptanz für das Verfahren** und die Projektorganisation zu erreichen.

4.2 Projekt- und Mitwirkungsorgane

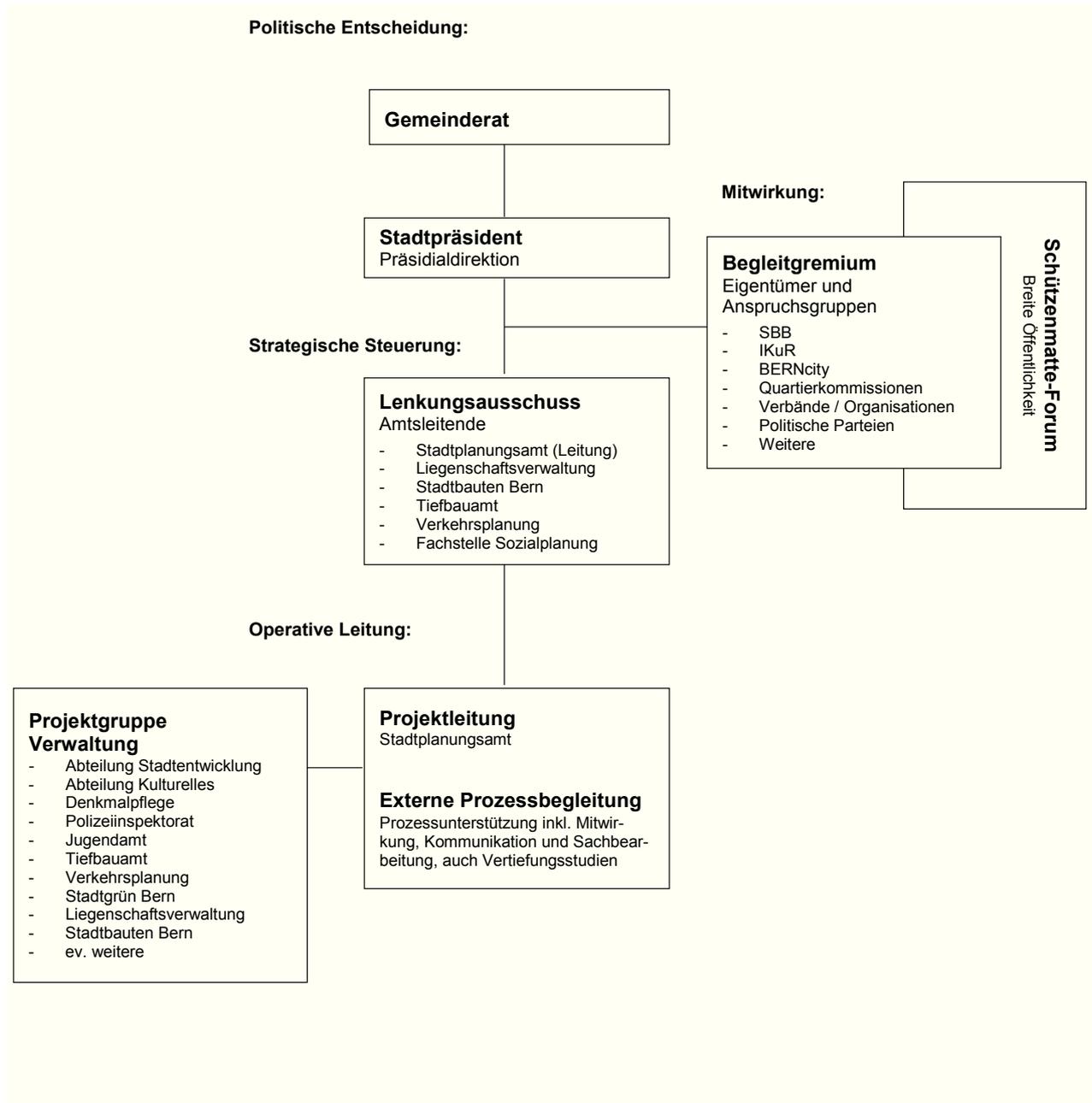


Abbildung 4-1: Organigramm Projekt- und Mitwirkungsorgane

Gemeinderat

Der Gemeinderat ist für die politische Führung des Projekts verantwortlich. Er beschliesst Vorgehen und Kredit der einzelnen Planungsphasen.

Personen: alle Gemeinderäte

Sitzungen: nach Bedarf

Stadtpräsident

Der Stadtpräsident nimmt zu den Mitwirkungs- und Sachbearbeitungsergebnissen zuhanden Gemeinderat Stellung. Er nimmt die Kommunikation nach aussen wahr und ist an den Sitzungen mit dem Begleitgremium und an den Forumsveranstaltungen anwesend.

Sitzungen: 1x pro Monat mit Projektleitung

Lenkungsausschuss

Der Lenkungsausschuss besteht aus den städtischen Amtsleitungen. Sie koordinieren die Arbeiten über die einzelnen Fachbereiche hinweg.

Personen: Stadtplanung (Leitung)
Liegenschaftsverwaltung
Stadtbauten Bern
Tiefbauamt
Verkehrsplanung
Fachstelle Sozialplanung

Sitzungen: alle drei Monate

Projektleitung

Die Projektleitung setzt sich aus den zuständigen Fachleuten aus dem Stadtplanungsamt zusammen, unterstützt durch die externe Prozessbegleitung. Die Projektleitung steuert das Projekt auf operativer Stufe und koordiniert die Mitwirkungs- und Kommunikationsaktivitäten sowie die inhaltlichen Teilprojekte. Sie lässt sich je nach Verlauf des Verfahrens durch weitere Fachpersonen unterstützen.

Personen: Andrzej Rulka, Stadtplanungsamt (Leitung)
Nadine Heller, Stadtplanungsamt (stv. Leitung)
Externe Prozessbegleitung

Sitzungen: mind. 1x pro Monat

Projektgruppe Verwaltung

Hier sind die Leiter der betroffenen Verwaltungsstellen vertreten. Sie erhalten die nötigen Informationen von der Projektleitung und bringen Projekte und Bedürfnisse aus ihren Fachbereichen ein.

Personen: Abteilung Stadtentwicklung
Abteilung Kulturelles
Denkmalpflege
Polizeiinspektorat
Jugendamt
Tiefbauamt
Verkehrsplanung
Stadtgrün Bern
Liegenschaftsverwaltung
Stadtbauten Bern

Sitzungen: alle 2 Monate

Externe Prozessbegleitung

Sie unterstützt die Projektleitung bei der Prozessgestaltung und beim Vorbereiten, Durchführen und Nachbereiten von Mitwirkungsveranstaltungen. Sie ist ausserdem zuständig für die Erarbeitung und Umsetzung des Kommunikationskonzepts. Sie leistet zudem inhaltliche Synthesearbeit, sei es in schriftlicher, sei es in visualisierter Form. Besondere Schwerpunkte können auch durch weitere externe Fachbüros vertieft werden.

Personen: Fachperson Prozess, Mitwirkung und Kommunikation
Fachperson Städtebau, Planung und Visualisierung

Sitzungen: regelmässig

Begleitgremium

Das Begleitgremium besteht aus den Direktbetroffenen, den politischen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Interessengruppen sowie interessierten Einzelpersonen. Es dient dem gegenseitigen Informationsaustausch, der Spiegelung von Ergebnissen sowie der Sicherung eines Multiplikatoren-Effekts in der breiten Öffentlichkeit. Die Medien werden ggf. über die Treffen informiert, nicht aber eingeladen. Die Sitzungen werden von der politisch verantwortlichen Person geleitet. Die Sitzungen werden professionell vorbereitet, moderiert und ausgewertet.

Personen: rund 30 Personen (separate Liste)

Sitzungen: alle 2 Monate

Schützenmatte-Forum

Das Forum ist das Gefäss für öffentliche Informations- und Mitwirkungsveranstaltungen. Die Veranstaltungen werden gut vorbereitet, professionell durchgeführt und moderiert sowie ausgewertet. Eingeladen wird über Direkteinladungen, Flyer, die Medien und andere Kommunikationstools. Das Forum ist für alle interessierten Personen offen. Es kann als relativ aufwändige Mitwirkungsveranstaltung oder auch nur als Informationsanlass konzipiert werden. Die Medienberichterstattung ist ausdrücklich erwünscht. Das Forum wird professionell vorbereitet, moderiert und ausgewertet.

Personen: 100-200 Personen

Veranstaltungen: alle 6 Monate

4.3 Termine und Aktivitäten

Die wichtigen Termine und Meilensteine der Phase 1 sind hier entlang der geplanten Mitwirkungs- und Kommunikationsaktivitäten aufgeführt.

	Wann	Was	Wer
Start	Jan./Feb. 2012	– GRB Phase 1	StP
	Feb. 2013	– Medienarbeit Entscheid Gemeinderat	StP SPA
Begleitgremium	März/April 2013	– SRB Phase 1 – Detailkonzept Mitwirkung und Kommunikation – Einladungsschreiben Bezugsgruppen/Begleitgremium	SPA
	April 2013	– Start Bilder und Entwicklungsszenarien	Fachbüro PL
	April 2013	– Konstituierende Sitzung Begleitgremium	StP SPA
	Jeweils 1 Monat vorher	– Einladungsschreiben Sitzungen	SPA
	Alle 2 Monate	– Präsentationen, Referate, Moderation – Durchführen	PL
	Jeweils 2 Wochen nachher	– Ergebnisbericht verschicken – Zusammenfassung auf Webseite	PL
Schützenmatte-Forum	Jeweils 2 Monate vorher	– Vorbereitung, Ablauf, Moderation, Infrastruktur	PL
	Jeweils 1 Monat vorher	– Flyer, Direkteinladungen, Medien – Webseite aktualisieren	PL
	Sommer und Ende 2013	– Präsentationen, Referate, Moderation – Durchführen	PL
	Unmittelbar nachher	– Öffentlichkeitsarbeit	StP
	Jeweils 2 Wochen nachher	– Ergebnisbericht auf Webseite – Webseite	PL
Begleitkommunikation	Ab April 2013 laufend	– Webseite aufschalten und aktualisieren – Medienarbeit, Interviews, Fachartikel	PL
	Laufend	– FAQ, Vision, Ziele	PL
	1. Semester 2013	– Grobszenarien visualisieren – Entwicklungsszenarien visualisieren	Fachbüro PL
	2. Semester 2013	– Lösungen visualisieren – Spezielle Aktionen (Quartiere, Ausstellung, etc.) – Hintergrundberichte, Broschüre, Wohnstadt Bern	PL Fachbüro
	Frühjahr 2014	– Schlusssdokumentation – GRA Beschluss Vorgehen, Kredit Phase 2 – SRB Beschluss Vorgehen, Kredit Phase 2 – Startkommunikation Phase 2	PL Fachbüro

Tabelle 4-1: Grober Zeitplan

4.4 Kostenschätzung Phase 1

Da die Phase 1 für die Erarbeitung des Nutzungskonzepts ergebnisoffen startet, braucht es für die einzelnen Budgetposten eine gewisse Flexibilität. So könnte es sein, dass aus dem Begleitgremium heraus der Wunsch nach der einen oder anderen Vertiefungsstudie geäussert wird. Oder es könnte sich abzeichnen, dass die Anzahl der Mitwirkungsveranstaltungen erhöht werden muss.

Vertiefung Szenarien und Visualisierung:	50'000.-
Externe Projektbegleitung:	75'000.-
Vorbereitung, Durchführung, Moderation und Nachbereitung Begleitgremium, Forum, Projektgruppe:	50'000.-
Kommunikation, Webseite, Tools, etc.:	25'000.-
Vertiefungsstudien (z.B. Verkehr):	150'000.-
Reserve, Drittkosten (Veranstaltungen, etc.):	10'000.-
Total:	360'000.-

5 Anhänge

Anhang 1 Referenzbeispiele

Anhang 1 gibt eine kurze Zusammenfassung der vergleichbaren und grob analysierten Referenzbeispiele aus dem In- und Ausland. Jeder Fall ist wie folgt strukturiert: Kontext und Vorgeschichte, räumliche, soziale und wirtschaftliche Ausgangssituation, Planungsinhalte, Planungsverfahren, Mitwirkung und Kommunikation sowie abschliessende Stärken-Schwächen-Beurteilung.

Stadttunnel Zug und Zentrumplus

Kontext

Der Stadttunnel Zug hat eine lange Vorgeschichte. Bisherige Planungsarbeiten sind aber immer wieder gescheitert, sei es aus politischen Gründen, sei es wegen den hohen Kosten. Im Jahr 2009 hat der Kanton Zug das Projekt in eine sogenannte strategische Zwischenphase überführt, um erstens die Zusammenarbeit mit der Stadt Zug zu verbessern und zweitens den Planungsprozess für Mitwirkung und Kommunikation zu öffnen. Diese Aspekte haben nach Aussagen der beteiligten Behörden in früheren Planungsarbeiten gefehlt.

Der Stadttunnel ist keine Umfahrungsstrasse, sondern ein Erschliessungsprojekt, mit dem das Stadtzentrum verkehrlich beruhigt werden kann. Dieser Aspekt musste immer wieder breit kommuniziert werden.

Handlungsfelder

Neben den rund 20 Tunnelvarianten mussten verschiedene Teilprojekte vertieft werden (städtebauliche Aspekte, Tunnelportale, Verkehrsführung, Anschlüsse, flankierende Massnahmen, etc.). Die Kosten liegen je nach Variante bei rund 500 Mio. Franken.

In der fachlichen Nachhaltigkeitsbewertung im Sommer 2011 haben aus acht Varianten drei Varianten relativ gut abgeschnitten. Aus politischen Gründen und wegen Optimierungsmöglichkeiten konnte eine Bestvariante definiert werden (unterirdischer Kreisel mit vier Tunnelarmen). Diese wird nun als Generelles Projekt ausgearbeitet.

Mitwirkung und Kommunikation

Zuerst wurde 2009 eine Startvereinbarung zwischen Stadt und Kanton Zug ausgearbeitet und unterzeichnet. Darin wurden die Zusammenarbeit sowie die Mitwirkungs- und Kommunikationsprinzipien festgelegt. Neben einem systematischen Kommunikationsplan wurden die Mitwirkungsgremien definiert: eine Begleitgruppe mit Interessenvertretern, drei Fachgruppen (Städtebau, Verkehrsregime, Bauphase) sowie das öffentliche Verkehrsforum. Die Begleitgruppe kam 2010-12 alle drei Monate zusammen, das Verkehrsforum wird insgesamt fünfmal durchgeführt. Die Begleitgruppe besteht aus rund 40 Personen, an den öffentlichen Veranstaltungen nehmen jeweils 200 bis 400 Personen teil.

Vorbereitung, Durchführung und Auswertung der Veranstaltungen werden professionell und mit unterschiedlichen Mitwirkungsmethoden durchgeführt (Plenums- und Gruppendiskussionen, Info-Points mit fachlicher Betreuung, etc.). Viel wird auch in die Kommunikation gesteckt, so u.a. Einbindung der Medien, Webseite, informative Flyer an sämtliche Haushaltungen im Kanton Zug, Zeitungsartikel und -interviews.

Aufgrund der zielführenden Facharbeit und der positiven Resonanz auf Mitwirkung und Kommunikation hat die politische Behördendelegation im Herbst 2011 entschieden, die Projektplanung zu beschleunigen und die strategische Zwischenphase nahtlos die Bearbeitung des Generellen Projekts überzuführen. Mitwirkung und Kommunikation wird bis Ende 2012 im gleichen Stil fortgeführt, d.h. Neuauflage der Projekt-Governance, regelmässige Einbindung des Begleitgremiums sowie zweimalige Durchführung des Verkehrsforums. Die Facharbeiten mit Vertiefungen beim Verkehr, Städtebau / Stadtzentrum, Bautechnik / Sicherheit und Kosten müssen konzentriert und unter grossem Zeitdruck durchgeführt werden.

Akzeptanz und Implementation

Vorgehen und Zwischenresultate werden lebhaft, zum Teil kontrovers diskutiert. Geschätzt wird insbesondere die transparente und gut verständliche Kommunikation. Grundsätzlich wird die Notwendigkeit des Stadttunnels kaum mehr in Frage gestellt. Unterschiedliche Meinungen gibt es zu den verschiedenen Varianten. Je nach Variante sind unterschiedliche Quartiere betroffen. Besonders sensible Bereiche sind die Tunnelportale bzw. Anschlüsse am Rande der Altstadt und am nördlichen Rand des Stadtzentrums.

Regierungs- und Stadtrat waren sich zum Schluss über die Bewertungsergebnisse einig und unterstützen die vorgeschlagene Bestvariante. Dieser Meinung ist auch das aus Interessengruppen bestehende Begleitgremium gefolgt. Nach Abschluss der strategischen Zwischenphase im Herbst 2011 wurde das Projekt sofort in die Erarbeitung des Generellen Projekts überführt, mit dem Ziel, bis Frühjahr 2013 eine Kantonsratsvorlage vorlegen zu können. Dazu wurde die Startvereinbarung zwischen Stadt und Kanton Zug erneuert, die Mitwirkung über Begleitgremium und Verkehrsforum wird beibehalten. Im besten Fall ist der Stadttunnel Zug um 2017 betriebsbereit, sofern auch die kantonale Bevölkerung grünes Licht gibt.

Gesamtbeurteilung

Der „Schachzug“ mit der strategischen Zwischenphase hat sich bewährt. Es stand nun genügend Zeit zur Verfügung, um das bisher ergebnislose Grossprojekt inhaltlich neu auszubreiten und in einen systematischen Mitwirkungs- und Kommunikationsprozess hinein zu geben. Seitens Bevölkerung wurde die Transparenz und Fairness, insbesondere aber auch die Präsenz der politisch verantwortlichen Personen aus Stadt und Kanton Zug, geschätzt.

Nach rund zwei Jahren waren sich Stadt und Kanton Zug, gestützt durch die Ergebnisse aus der Mitwirkung, einig, dass die Projektplanung sogar beschleunigt werden kann. Statt dem Zwischenschritt, einen referendumsfähigen Planungskredit einzuholen, entschied die politische Projektsteuerung bis Ende 2012 bereits das Generelle Projekt vorzulegen.

Kontext Vorgeschichte	Entlastungstunnel mit langer Vorgeschichte Diverse andere Verkehrsprojekte im Kanton Zug
Zuständigkeiten Rechtsvorgaben	Rechtlich in kantonaler Kompetenz, Stadt entscheidet mit
Projektgrösse Kosten	Grossprojekt mit hohen Kosten
Handlungsfelder	Das Verfahren wurde ganz am Anfang abgesegnet Gemeinsam definierte Ziele betreffen hauptsächlich die Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Stadtzentrum Zufahrtsachsen und Tunnelportale im Stadtzentrum tangieren verschiedene Quartiere (Altstadt, Stadtzentrum, etc.) Verkehrsentlastung führt zu neuen Gestaltungsmöglichkeiten an der Oberfläche (öffentliche Plätze, Strassen, Bahnhofsumfeld, etc.) OeV erhält neue Entwicklungsmöglichkeiten
Betroffenheitsstruktur Zielgruppen	Stadtbevölkerung und Verkehrsteilnehmende aus dem Kanton, in Mitwirkung v.a. Stadtbevölkerung beteiligt Unklar erscheint die Haltung des Gewerbes und der Eigentümer
Konfliktgrad	Nicht grundsätzlicher Art, aber unterschiedliche Gewichtungen der Quartierbedürfnisse
Mitwirkungsart	Drei öffentliche Veranstaltungen, jeweils über 200 Personen Begleitgruppe mit Einfluss auf Variantenreduktion Zeitlich kompakte Mitwirkung und Kommunikation
Kommunikations- qualität	Systematischer Kommunikationsplan, klarer Lead Medienarbeit rund um Veranstaltungen, Webseite, Info-Flyer
Stärken	Mitwirkungs- und Kommunikationsplan transparent umgesetzt, an den Veranstaltungen waren die politisch verantwortlichen Personen (Baudirektor, Stadtpräsident) anwesend Spielregeln wurden immer wieder kommuniziert, d.h. zu Beginn grosser Handlungsspielraum der Mitwirkung, später abnehmend
Schwächen	Keine, „man kann kaum mehr machen“
Offene Fragen	Kostenteiler, genaue Umsetzung Zentrum ^{plus} und Akzeptanz durch kantonale Bevölkerung

Sihlquai Zürich: Carparkplatz und Kongresszentrum

Kontext

Im Rahmen der Diskussionen um ein neues Kongresshaus in Zürich stand auch das Gebiet Sihlquai/Carparkplatz beim Hauptbahnhof im Kreis 5 zur Disposition. Die intakte städtebauliche Bebauungsstruktur ist über eine Quartiererhaltungszone geschützt. Ein sensibler Umgang mit der Höhenentwicklung des Quartiers ist zwingend.

Räumlich und funktional ist das Sihlquai sehr gut mit der Schützenmatte vergleichbar. Konkrete Planungsideen liegen aber kaum vor.

Handlungsfelder

In einer Testplanung wurde die Machbarkeit eines Kongresszentrums geprüft. Dabei wurden ein grosser und ein kleiner Perimeter betrachtet. Ein Kongresszentrum könnte den Ort positiv verändern. Mit der Nähe zur Innenstadt, zum Landesmuseum, zur Parkanlage auf dem Platzspitz sowie zum Hauptbahnhof ist ein attraktives touristisches Umfeld gegeben.

Im angrenzenden Gewerbeschulquartier ist mit Preiseffekten zu rechnen. Das Kongresszentrum dürfte aber auch zu einer Belebung der lokalen Ökonomie und insbesondere zu einer Ausweitung des Gastronomie- und Detailhandelsangebots führen.

Der Richtplaneintrag Stadttunnel schränkt den Spielraum ein. Die Bebauungsvorschläge bleiben mit den Bauvolumen hinter der Projektierungslinie des Stadttunnels zurück. Mit dem Bau des Stadttunnels und des Anschlusses Sihlquai würde die Qualität des Kongresszentrums beeinträchtigt.

Mitwirkung und Kommunikation

Bisher hat keine eigentliche Mitwirkung stattgefunden. Die Diskussion war auf die Frage fokussiert, wo in der Stadt Zürich ein Kongresszentrum geeignet wäre.

Akzeptanz und Implementation

Nach Ablehnung der Vorlage für ein Kongresszentrum am See, auf dem Areal des heutigen Kongresshauses, wurde die weitere Planung sistiert.

Derzeit hat die Kongresszentrumsfrage keine hohe Priorität. Der aktuelle Bauvorstand bevorzugt ein Kongresszentrum in Zürich-West, beim Bahnhof Hardbrücke.

Gesamtbeurteilung

Die Planung eines Kongresszentrums fand kaum in der Öffentlichkeit statt, allenfalls über die Medien. Inhaltlich haben sich v.a. Fachleute geäußert. Auch die Kommunikation wurde stark vernachlässigt. Die Stimmbevölkerung hat an sich erst im Vorfeld der Abstimmung mit dieser Planungsfrage auseinandergesetzt. Dies war aber zu spät, die Meinungen dazu sind in der Zwischenzeit stark auseinander gegangen.

Kontext Vorgeschichte	Stadt Zürich möchte sich als Kongress-Standort stärken Über Jahre geführte Diskussion, wo der beste Standort ist
Zuständigkeiten Rechtsvorgaben	Stadt Zürich Bauordnung
Projektgrösse Kosten	Gross, Areal beim HB ev. zu klein
Handlungsfelder	Städtebau, Wirtschaft, Kultur
Betroffenheitsstruktur Zielgruppen	Unklar
Konfliktgrad	Hoch, Widerstand insbesondere aus Architekturszene
Mitwirkungsart	Formelle Mitwirkung
Kommunikations- qualität	Ungenügend, erst kurz vor Abstimmung Informationskampagne gestartet
Stärken	Architekturwettbewerb
Schwächen	Keine Mitwirkung, zu geringe öffentliche Diskussion
Offene Fragen	Projekt abgelehnt, Standortsuche geht weiter

Zürich-West: Image, Sauberkeit und Sicherheit

Kontext

Der Verein Grundeigentümer Zürich West möchte mit seinen Aktivitäten das Quartier in seiner Entwicklung stärken, das Leben in Zürich-West attraktiv und vor allem angenehm gestalten und so zum positiven Aussenbild der „Marke Zürich-West“ beitragen. Der Vorstand des Vereins hat aufgrund einiger negativer Mediendarstellungen 2010 und den wieder zunehmenden Beschwerden im Bereich Sauberkeit eine Studie in Auftrag gegeben, um herauszufinden, welche Mechanismen hier spielen und ob Gegenmassnahmen notwendig sind, um die positive Entwicklung des Images von Zürich-West nicht zu gefährden und gleichzeitig bewusst und koordiniert Gegenimpulse zu setzen.

Am Beispiel Zürich-West lässt sich in Bezug auf die Schützenmatte aufzeigen, wie relativ kurzfristig umsetzbare Massnahmen evaluiert und ggf. umgesetzt werden können.

Handlungsfelder

Ziel ist es, das Image von Zürich-West in einem positiven Sinne weiterzuentwickeln und den respektvollen Umgang zwischen unterschiedlichen Nutzergruppen zu fördern, so dass die bunte Mischung an Nutzungen und der belebte Charakter des Quartiers auch zukünftig imageprägende Bestandteile von Zürich-West bilden.

Es konnte aufgezeigt werden, dass vor allem durch eine verbesserte Zusammenarbeit zwischen den Grundeigentümern und öffentlichen Akteuren bereits viele Probleme besser angegangen werden können. Die Grundeigentümer nehmen hierbei eine Schlüsselrolle ein und können insbesondere in zwei Handlungsmöglichkeiten zukunftsweisend zum positiven Image von Zürich-West aktiv beitragen: a) vertragliche Regelungen mit Betreibern von Clubs und sonstigen Veranstaltungsstätten, b) Beauftragung von spezifischen Reinigungsleistungen in den frühen Morgenstunden.

Mitwirkung und Kommunikation

In Zusammenarbeit mit verschiedenen Stellen der Stadt Zürich (u.a. Stadtpolizei, Stadtentwicklung, Quartierkoordination, ERZ) wurden anhand von Interviews mit diesen Stellen und mit Akteuren vor Ort sowie Daten aus der Polizeistatistik mögliche Handlungsansätze für die Themen Sicherheit und Sauberkeit entwickelt.

Der direkte Einbezug der Zielgruppen stand zwar immer wieder zur Diskussion, wurde aber für die Lösung der vorliegenden Probleme als wenig zielführend betrachtet. Weitere Mitwirkungs- und Kommunikationsmassnahmen wurde keine eingeleitet. Letztlich gehen die Akteure davon aus, dass sich die Situation im Zuge der starken Erneuerungsaktivitäten „automatisch“ verbessern wird (Hochhäuser, Wohnungen, Hotels, Tramlinie, Fuss- und Velowegnetz, etc.).

Akzeptanz und Implementation

Gewaltdelikte, „Anpöbeleien“, Lärmbelästigung von Anwohnern etc. spielen sich vor allem im direkten Umfeld der Clubs und in Randzeiten ab. Die Erfahrungen der Polizei, der SIP und auch des Quartiersekretariats zeigen auf, dass diese negativen Auswirkungen in Anbetracht des grossen Besucherandrangs von über 50'000 Personen pro Abend an einem durchschnittlichen Wochenende als durchaus im Rahmen des Üblichen in solchen Gebieten betrachtet werden kann. In den Abend- und Nachstunden sind SIP und Polizei immer wieder vor Ort. Eine erhöhte visuelle Präsenz der Polizei durch Fusspatrouillen wird angestrebt.

Damit die Clubs auch weiterhin zu einem urbanen Leben in Zürich-West beitragen und die zunehmend neuen Nutzergruppen sich wohlfühlen, helfen gemeinsam vereinbarte Regeln. Es zeigt sich, dass hier die Eigentümer von Liegenschaften ebenfalls einen wichtigen Beitrag leisten können, durch Regelungen in ihren Mietverträgen (Öffnungszeiten, Anzahl Parties, kompetente Security-Dienste, ggf. Schulungen, Reinigungsstandards inkl. klare Koordination zwischen ERZ und privater Reinigung, Konzept für Warte- und Aufenthaltsbereiche, Raucherbereiche im Innern, „Saver-Clubbing“-Regeln).

Gesamtbeurteilung

Das Problem und die Lösungsansätze sind in einer gemischten Arbeitsgruppe definiert und ausgearbeitet worden. Die Umsetzung konkreter Massnahmen obliegt den dafür zuständigen Verwaltungsstellen. Insgesamt hat die Diskussion gezeigt, dass das Problem weniger gross ist, als dies die Medienberichterstattung zuweilen glaubhaft machen wollte. Mittelfristig wird sich die Situation aufgrund der umfangreichen baulichen Erneuerung im Quartier stark verbessern.

Kontext Vorgeschichte	Ehemaliges Industriegebiet, dass sich über die letzten 20 Jahren stark entwickelt hat Langjährige Tradition der Clubszene, früher „illegale“, heute etablierte Clubs
Zuständigkeiten Rechtsvorgaben	Polizei, ERZ, Sozialdepartement, Stadtentwicklung
Projektgrösse Kosten	Verschiedene kleinere Massnahmen (Polizei, Soziales, Vermietungspraxis, Reinigungsstrategie, etc.) mit eher geringen Kosten
Handlungsfelder	Kultur, Sicherheit, Littering
Betroffenheitsstruktur Zielgruppen	Vermieter, Anwohner, Dienstleistungen Clubbers, Theaterbesucher, Jugendliche
Konfliktgrad	Insgesamt nicht sehr hoch, punktuelle Eskalationen
Mitwirkungsart	Keine, Massnahmen in breit zusammengesetzter Arbeitsgruppe inkl. Eigentümer diskutiert
Kommunikationsqualität	Gering, eher reaktive Kommunikation auf negative Zeitungsberichte
Stärken	Interdisziplinärer Ansatz
Schwächen	Ressourcen
Offene Fragen	Umsetzung der Massnahmen auf weitere Kooperation zwischen Stadt und Eigentümer angewiesen

Flon in Lausanne

Kontext

Das Gebiet Flon – Warenlager, Logistik und Industrie im Herzen Lausannes – war seit den 1950er Jahren unternutzt aufgrund der Entwicklung der Stadt und der produktiven Aktivitäten. Durch die Unternutzung des Gebiets nahmen Probleme mit der Sicherheit sowie der Drogenhandel zu, wodurch der Flon immer stärker isoliert wurde: die Lausanner gingen nicht mehr hin. Das Gebiet wurde zu einer zentralen Herausforderungen der Stadtentwicklung; verschiedene Projekte wurden lanciert, jedoch bis gegen Ende der 1990er Jahre ohne Erfolg.

Handlungsfelder

Das Gebiet, das einem einzelnen Grundeigentümer gehörte (die LO Holding), war ursprünglich der Industriezone zugeordnet. Eine Umnutzung bedingte eine Umzonung, und damit einen Konsens zwischen Grundeigentümer, Stadt, Bevölkerung und Nutzern des Gebiets. Die verschiedenen Projektvorschläge scheiterten jedoch am starken Widerstand, weil sie nicht ausreichend auf die Identität des Orts eingingen oder weil sie nicht genügend rentabel waren.

Mitwirkung und Kommunikation

Die LO-Gruppe beabsichtigte, ein rentables Projekt unter Berücksichtigung der öffentlichen Interessen zu realisieren. Um den Durchbruch zu erzielen und die Akzeptanz des Projekts zu erhöhen, erarbeitete sie zusammen mit der Stadt eine ausführliche Kommunikationsstrategie: Workshops mit verschiedenen Akteurguppen, Flyers, Webseite, lokale Events. Daraus entstand ein neuer Vorschlag für die Entwicklung des Quartiers, der den Charakter des Ortes wenig verändern sollte und als Teil einer strategischen Vision zu verstehen war, die das Anliegen der wirtschaftlichen Entwicklung im Flon mit dem alternativen Image des Ortes ergänzte.

Akzeptanz und Implementation

Die Stossrichtungen des neuen Projekts überzeugten die Mehrheit der Akteure. Die Opposition aus der Bevölkerung, organisiert in der APAHVF, die die verschiedenen Projekte für den Flon während 15 Jahren bekämpft hatte, unterstützte das Projekt. Heute bereuen es allerdings verschiedene Exponenten der Gruppe, dass sie den Widerstand aufgegeben haben: der Ort Flon ist ihrer Meinung nach banal geworden.

Gesamtbeurteilung

Die Entwicklung des Flon passt nicht allen, da letztendlich die hauptsächlichen Stossrichtungen doch wirtschaftlicher Art waren. Natürlich profitieren die verschiedensten (insbesondere die lokalen) Akteure wesentlich. Es bleibt jedoch ein Gefühl von Nostalgie, da das Gebiet ehemals einmalig war, heute jedoch austauschbar ist. Die in der vorherigen Opposition engagierten Personen fühlen sich vielfach manipuliert. Die Spannungen nehmen auch über Zeit nicht ab: heute bauen sie sich weiter auf aufgrund der Gentrifizierung des Ortes.

Kontext Vorgeschichte	Umnutzung eines Industriegebiets im Stadtzentrum
Zuständigkeiten Rechtsvorgaben	Privater Grundeigentümer, in Zusammenarbeit mit der Stadt
Projektgrösse Kosten	Grossprojekt mit hohen Kosten
Handlungsfelder	Umnutzung / Nutzungsstruktur, Zugänglichkeit, Realisierung über Zeit, Image / Identität
Betroffenheitsstruktur Zielgruppen	Grundeigentümer, Stadt sowie Bevölkerung, Nutzer, Mieter des Gebiets vor der Umwandlung
Konfliktgrad	Gross: die Mobilisierung der Opposition war stark
Mitwirkungsart	Mitwirkung resp. ein offeneres Verfahren erst nach 15 Jahren Kampf, um endlich einen Konsens zu finden.
Kommunikations- qualität	Systematischer Kommunikationsplan, Workshops und Sitzungen mit Akteuren, Flyer, Webseite, Events, Kommunikation über die Medien
Stärken	Punkto Verfahren keine
Schwächen	Fehlende Transparenz, aus Sicht der Opposition fehlende Aufrichtigkeit im Verfahren
Offene Fragen	Angesichts der privaten Eigentümerschaft stellt sich die Frage, wie gross der Handlungsspielraum bei mehr freiwilliger Mitwirkung gewesen wäre

Pôle Muséal in Lausanne

Kontext

Das Projekt eines « Pôle Muséal » in Lausanne sieht die Schaffung eines neuen Kunstquartiers unmittelbar am Bahnhof Lausanne vor. Standort ist ein Gebiet, das ehemals den SBB gehörte und durch die Stadt im Austausch für ein anderes Gelände übernommen wurde. Heute stehen Hallen für Züge darauf. Das Gebiet ist eine wichtige Reserve im Stadtzentrum.

Handlungsfelder

Für das Gebiet ist ein kantonaler Gestaltungs- und Nutzungsplan zu erarbeiten. Er legt die Regeln für die Bebauung sowie die Gestaltung des öffentlichen Raums fest. Gemäss Planungs- und Baugesetz legt er zudem die Schaffung des kantonalen Musée des beaux arts sowie weiterer kultureller und musealer Nutzungen für die SBB-Hallen fest. Auch fixiert er die Anforderungen betreffend Fussgängerverbindungen und Anschluss ans Velonetz. Vom 24.8. bis am 24.9.2012 lag er für die öffentliche Vernehmlassung auf.

Mitwirkung und Kommunikation

Die strategische Leitung des Projekts erfolgt durch ein Steuerungsgremium (comité de pilotage COPIL). Die operativen Aufgaben sind einem Exekutivkomitee und drei Arbeitsgruppen übertragen: einer Baukommission, der Arbeitsgruppe „Pôle muséal“, und der Arbeitsgruppe „Fundraising und Kommunikation“. Diese verschiedenen Strukturen kommen regelmässig in Zusammenhang mit dem Fortschritt des Projekts zusammen.

Die wichtigste Rolle der Kommunikation ist, die Öffentlichkeit über den Fortschritt des Projekts zu informieren. Die Kommunikation wird durch die entsprechende Arbeitsgruppe sichergestellt. Das Projekt kann auch via internet, den projekteigenen Blog, Facebook oder Twitter verfolgt werden.

2010 wurde eine Besichtigung durchgeführt. Ca. 300 Personen konnten so das für das kantonale Musée des beaux arts vorgesehene Gebiet entdecken. Nach einer einleitenden Veranstaltung wurden die Teilnehmer in Gruppen durch das Gebiet geführt. So konnten sie den Projektverantwortlichen direkt Fragen stellen. Es scheint jedoch, dass die Anwohner des Gebiets nicht an der Besichtigung teilnehmen konnten; vielmehr beschränkte sich der Personenkreis der Teilnehmer auf Personen aus Kultur und der Politik.

Akzeptanz und Implementation

Die Bewohner des Bahnhofsquartiers stehen dem Projekt, resp. zumindest dem bisherigen Verfahren, eher ablehnend gegenüber, da die Anwohner weder an die Sitzungen eingeladen wurden noch eine wirkliche Partizipation stattgefunden hat. Das „collectif gare“ vereinigt Anwohner, die sich gegen eine schleichende Zerstörung des Bahnhofsquartiers wehren. Sie beklagen insbesondere eine fehlende Berücksichtigung der lokalen Akteure und ihrer Interessen.

Gesamtbeurteilung

Da das Projekt noch jung ist, scheint es schwierig, bereits Schlussfolgerungen bezüglich seiner Stärken und Schwächen zu ziehen. Es zeigt sich jedoch, dass die bisher fehlende Möglichkeit zur Partizipation für die Anwohner eine grosse Schwäche des Projekts darstellt, und dass dadurch das Risiko einer starken Opposition und von Projektverzögerungen steigt.

Kontext Vorgeschichte	Umnutzung einer SBB-Brache unmittelbar neben dem Bahnhof Lausanne; Schaffung eines Kunst- und Museumsquartiers
Zuständigkeiten Rechtsvorgaben	SBB-Gelände durch die Stadt aufgekauft. Notwendigkeit eines kantonalen Gestaltungs- und Nutzungsplans
Projektgrösse Kosten	Grossprojekt mit hohen Kosten
Handlungsfelder	Das Gebiet soll der Kunst und der Kultur gewidmet werden. Die Herausforderungen sind gross wegen der zentralen Lage in der Stadt. Wichtige Handlungsfelder sind Vernetzung, Zugänglichkeit, Nutzungskonzept und öffentlicher Raum.
Betroffenheitsstruktur Zielgruppen	Kultur und Politik von Stadt und Kanton. Anwohner sind bisher nicht als Zielgruppe erkannt.
Konfliktgrad	Mittelgross. Anwohner und Bevölkerung wehren sich nicht gegen das Projekt an sich, aber gegen die fehlenden Möglichkeiten zur Partizipation.
Mitwirkungsart	Nicht offen (bisher)
Kommunikations- qualität	Schlechte Kommunikation mit den Anwohnern. Kommunikation nur auf Akteure aus Kultur und Politik ausgerichtet.
Stärken	Projekthalt
Schwächen	Fehlende Transparenz und fehlende Mitwirkung
Offene Fragen	Weiterentwicklung und Öffnung der Mitwirkung

Arnheim (NL): Masterplanung Bahnhof und Umgebung

Kontext

In Zusammenhang mit dem Ausbau des Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes in Holland, im Anschluss an die Netze der Nachbarländer, hat der Staat die wichtigsten Bahnhöfe zu nationalen Schlüsselprojekten erklärt. In Arnheim soll mittels einer umfassenden Masterplanung eine neue städtebauliche und verkehrliche Lösung für den ganzen Terminal (Bahnhof) mit Umgebung gefunden werden.

Handlungsfelder

Die wichtigsten Handlungsfelder betreffen die Schnittstellen zwischen dem Bahnhof und seinem Umfeld resp. der weiteren Umgebung: Fussgängerverbindungen, räumliche Öffnungen und Übergänge. Es geht um die Integration des Bahnhofs in die Stadt, wobei insbesondere die langfristig wachsenden Langsamverkehrsströme zu berücksichtigen sind. Weitere Handlungsfelder betreffen einen ausgewogenen Nutzungsmix über's ganze Bahnhofsumfeld (Projektperimeter), Sicherheit / Lebendigkeit / Öffentlichkeit, Hochwertigkeit im öffentlichen Raum, Synergien zwischen verschiedenen Anliegen und Ansprüchen, sowie für das Teilgebiet Arnhem Centraal Oost die Marktnachfrage als Schlüsselfaktor der Programmierung.

Mitwirkung und Kommunikation

Für die nationalen Schlüsselprojekt der Hochgeschwindigkeitsbahnhöfe sind 4 Projektphasen festgelegt. In Phase 1 anerkennt der Staat das Projekt als nationales Schlüsselprojekt und schliesst eine Startvereinbarung mit der Stadt. In Phase 2 (Initiativphase) fixieren Stadt und Staat den inhaltlichen, finanziellen und prozessuellen Rahmen in einer Absichtserklärung. In Phase 3 (Planungsphase) erarbeitet die Stadt zusammen mit privaten Partnern einen Masterplan, der vom Staat gutgeheissen wird (Masterplan als PPP-Vehikel). Dazu gehört eine Absichtserklärung zwischen Stadt und privaten Parteien. Phase 4 betrifft die Umsetzung. In Arnhem wurde 1992 ein erster Masterplan ohne Partizipation erarbeitet. Partner waren der Staat (Ministerium für Infrastrukturen und Umwelt), die NS (Bahngesellschaft), die Stadt Arnhem, Prorail (nationale Bahninfrastruktur-Gesellschaft), sowie die Stadtregion Arnhem-Nijmegen. Dieser Masterplan rief viel Widerstand bei der Bevölkerung hervor, da der bezüglich der bestehenden Bebauung sehr unsensibel war.

1994 wurde eine „Nota der Ausgangspunkte“ formuliert. Auf dieser Basis wurden städtebauliche Teststudien durchgeführt und einumfassender Bestemmungsplan Arnhem Centraal (eine Art strategischer Entwicklungsplan) ausgearbeitet. Der zweite Masterplan 1998 wurde dann mehr als Prozess verstanden, um verschiedene Zielvorstellungen und Rahmenbedingungen zusammenzutragen und Übereinstimmung zu erzeugen. Das Resultat ist mehr programmatischer als gestalterischer Art; Teilnehmer waren Stadt und betroffene Bevölkerung sowie Drittparteien. Dieser zweite Masterplan bildet die Basis, um das Projekt nun schrittweise umzusetzen. Der Masterplan spielt dabei vor allem auch eine wichtige Rolle als Kommunikationselement, neben Newsletter und Informationszentrum für die Öffentlichkeit

Akzeptanz und Implementation

Heute hat das Projekt eine hohe Akzeptanz. Es wird nicht als aufgezwungenes Stadtentwicklungsprojekt, sondern als gemeinsames Entwicklungsprojekt über Zeit für den Bahnhof und das Bahnhofsumfeld wahrgenommen.

Gesamtbeurteilung

Wichtig ist die Integration der Erneuerung im Bahnhofsumfeld in ein Gesamtprojekt mit der Erneuerung des Bahnhofs als Kern und Motor. Die Nutzungsperspektive muss jedoch von der Stadt her entwickelt werden, mit der Bevölkerung, und nicht vom Bahnhof her (und den übergeordneten Entscheidungsträgern bei Staat und nationalen Bahngesellschaften).

Kontext Vorgeschichte	Programm nationaler Schlüsselprojekte der Stadterneuerung im Umfeld der Hochgeschwindigkeitsbahnhöfe in Holland
Zuständigkeiten Rechtsvorgaben	Stadt Arnhem, mit der Unterstützung des Ministeriums für Infrastrukturen und Umwelt (nationaler Fond mit 1.5 Mia Euro für die Förderung der 5 nationalen Schlüsselprojekte: Bahnhöfe und Qualität des öffentlichen Raums) Strukturplan der Gemeinde, Bestimmungsplan Arnhem Centraal (nur Bahnhof und stadtseitige Verkehrsinfrastrukturen)
Projektgrösse Kosten	Grossprojekt Stadterneuerung, Bahnhof, öffentlicher Raum 625 Mio Euro
Handlungsfelder	Räumlicher Zusammenhalt, Durchlässigkeit, Qualität des öffentlichen Raums, Sicherheit, Nutzungsmix
Betroffenheitsstruktur Zielgruppen	3 Zielgruppen: - Betroffene (Bevölkerung, Interessensgruppen) - Investoren - Zukünftige Nutzergruppen
Konfliktgrad	Hoch (Sensibilität Stadtumbau im Zentrum)
Mitwirkungsart	Workshop / Arbeitsgruppen Stadt und Betroffene
Kommunikationsqualität	In Phase 2 gut, über verschiedene Kanäle
Stärken	Verständnis Masterplanung als Prozess mit dem Hauptziel der Programmierung und nicht der Gestaltung
Schwächen	Top-down-Projektträgerschaft der 1. Masterplanrunde ist auch massgebend bei der Umsetzung
Offene Fragen	Möglichkeit eines differenzierten Umgangs mit Teilgebieten im Bahnhofsumfeld

Anhang 2 Checkliste¹¹

Fragen	Schützenmatte	
	Beurteilung	Empfehlung
A. Ausgangslage: Wo steht das Projekt?		
<i>Welcher Planungsgrundlagen, welche Entscheidungen liegen vor?</i>	Ideen, diverse politische Vorstösse, keine Entscheidungen	Aufarbeiten, kommunizieren, in Grobszenarien einfließen lassen, zur Diskussion stellen
<i>Wer hat die Planung angestossen?</i>	Politische Vorstösse, lange Vorgeschichte Reitschule, städtisches Interesse an Verdichtung	Planungsprozess und breite Diskussion anstossen
<i>Wer macht Handlungsbedarf geltend? Wie gross ist der Planungsdruck?</i>	Stadt macht Handlungsbedarf geltend, unmittelbarer Planungsdruck eher gering	Handlungsbedarf kommunizieren, zur Diskussion stellen, Entwicklungspotenzial aufzeigen
B. Kontext: Vorgeschichte, Umfeld und Rückhalt?		
<i>Gibt es eine Vorgeschichte? Welche Interessen, welche Konflikte prägen diese?</i>	Lange Vorgeschichte Reitschule, siehe Handlungsfelder	Gute Ausgangslage, da Handlungsdruck nicht sehr gross
<i>Stehen Politik, Verwaltung und Bezugsgruppen hinter dem Verfahren?</i>	Gemäss Expertenworkshop eher ja, Führung durch StP gesichert	Verfahrensakzeptanz schaffen
<i>Sind alle Bezugsgruppen eingebunden? Wie sind diese direkt oder indirekt betroffen?</i>	Nein, muss weiter geklärt werden	Über Begleitgremium sichern
C. Projektinhalt: Welcher Handlungsspielraum?		
<i>Ist die Planung komplex? Gibt es Rahmenbedingungen, welche den Handlungsspielraum einschränken?</i>	Formelles, gesetzlich vorgeschriebenes Verfahren wird in Phase 1 geklärt	Handlungsspielraum für freiwillige Mitwirkung hängt stark von den Rahmenbedingungen ab (z.B. SBB)
<i>Sind die Planungsziele vorgegeben oder sind sie noch unklar und können diskutiert werden?</i>	Planungsziele sind offen	Start Phase 1 mit Grobszenarien, welche das ganze Spektrum abdecken
D. Durchführen: Mitwirkung und Kommunikation optimieren?		
<i>Sind die Mitwirkungs- und Kommunikationsgrundsätze akzeptiert?</i>	Wird über Startkommunikation und Begleitgremium geleistet	Mitwirkungstrichter erläutern
<i>Ist die Mitwirkungsmethodik durchdacht, entspricht sie dem tatsächlichen Gestaltungsspielraum?</i>	Ist noch zu leisten	Breite Methodenpalette, ist genau zu klären
<i>Ist die Verfahrensorganisation durchdacht? Wird offen, transparent und verständlich informiert?</i>	Ja, sofern Gemeinderat das vorgeschlagene Verfahren beschliesst	Phase 1 im Detail beschliessen, Phase 2 als Ergebnis
<i>Ist Mitwirkung und Kommunikation integraler Bestandteil der Planung?</i>	Über Basis- und Peak-Event-Kommunikation anzustreben	Nutzen gemäss Mitwirkungstrichter definieren, Kommunikation „Gesicht“ geben, fair, transparent und nachvollziehbar

11 Stadtentwicklung Zürich (2006). Mitwirkungs- und Beteiligungsprozesse, Arbeitshilfe und Checkliste; synergo et al. (2009). Verkehrspolitische Entscheidungsfindung in der Verkehrsplanung, SVI-Forschungsbericht 2004/004, Zürich/Bern; Matthias Merz (2010). Interne und externe Kommunikation in grossen Infrastrukturprojekten, ETH Zürich.

Fragen	Schützenmatte	
	Beurteilung	Empfehlung
E: Umsetzen: Umgang mit Resultaten transparent?		
<i>Sind allen Teilnehmenden die Grenzen der Mitwirkung bewusst? Sind die Erwartungen realistisch?</i>	Verfahren in Gesamtkontext eingebettet: Einflussfaktoren bzw. Vorgaben, aber auch erwartete Wirkung der Mitwirkung kommunizieren	Ohne klare Kommunikation der Mitwirkungsmöglichkeiten und ihrer Grenzen werden Erwartungen geschürt, die nicht eingelöst werden können
<i>Ist die systematische Auswertung gewährleistet? Ist der Umgang mit den Resultaten transparent und nachvollziehbar?</i>	Ist noch zu leisten	Klare Kommunikation in Bezug auf den Umgang mit den Ergebnissen aus der Mitwirkung
<i>Können Verzögerungen zwischen Planungsprozess und Realisierung vermieden werden? Ist ein Zeitplan für die Umsetzung möglich?</i>	Es wird zwischen kurz-, mittel- und langfristigen Massnahmen unterschieden	Rasche Umsetzung sogenannt kleiner Massnahmen, transparente Darstellung der langfristigen Realisierungsmöglichkeiten
<i>Wird der Planungsprozess inkl. Mitwirkung und Kommunikation laufend evaluiert? Können entsprechende Lehren daraus gezogen werden?</i>	Ist noch zu leisten	Die im Gesamtprozess vorgesehenen Phase 1-3 lassen sich mit den nötigen Evaluationsschritten verknüpfen

Anhang 3 Akteure und Anspruchsgruppen

Anhang 3 dient der Übersicht in Bezug auf die Akteure und Bezugsgruppen, welche in den Planungsphasen einzubeziehen sind.

Politik und Verwaltung

Stadtrat
Gemeinderat
Stadtplanung
Stadtentwicklung
Stadtbauten
Stadtpolizei
Tiefbauamt
Verkehrsplanung
Freiraumplanung
Denkmalpflege
Kultur
Soziales
Wirtschaftsförderung
Bernmobil
Bern Tourismus
...

Direktbetroffene

SBB
Burgergemeinde
Stadtbauten
Kantonales Amt für Gebäude und Grundstücke
Grosse Schanze AG
Universität Bern
Bund
...

Organisierte Öffentlichkeit

Politische Parteien, insbesondere Motionäre
Interessengemeinschaft Kulturraum Reitschule (IKuR)
Stiftung Contact bzw. Drogenanlaufstelle
BERNcity bzw. Gewerbe
Pro Velo
Fussverkehr
TCS und ACS
VCS
Quartierkommission Länggasse-Felsenau
Dachverband für offene Arbeit mit Kindern
Trägerverein für die offene Jugendarbeit
Carunternehmen
Chilbi-Unternehmen
...

Nicht-organisierte Öffentlichkeit

Private und gewerbliche MieterInnen im Perimeter
Private und gewerbliche MieterInnen in benachbarten Quartieren
NutzerInnen des öffentlichen Raums
...

Weitere