



Stadt Bern



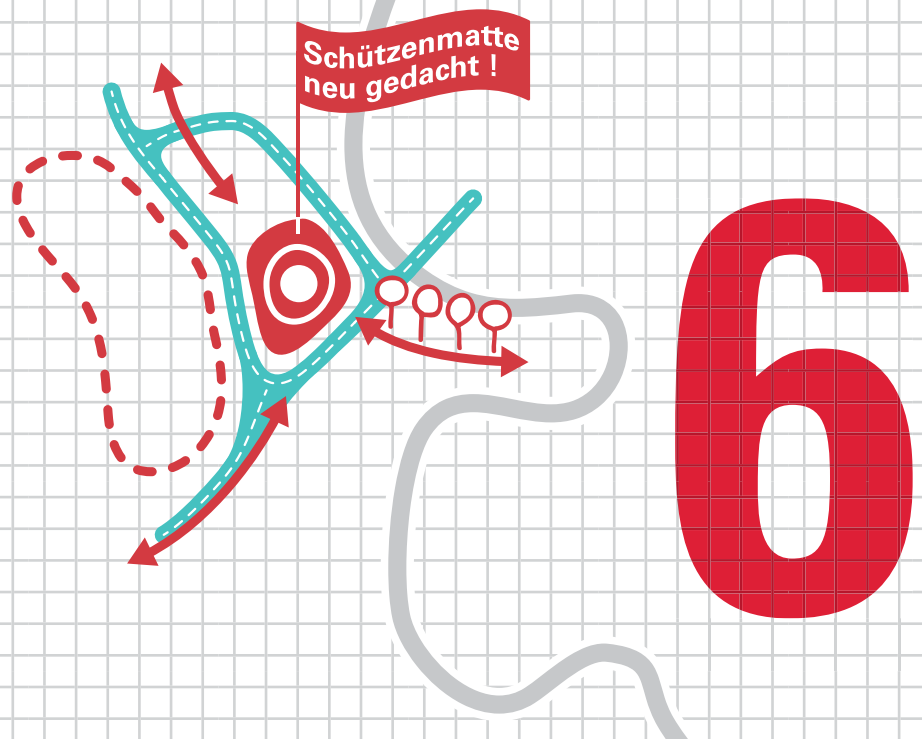
Präsidialdirektion

Stadtplanungsamt

# NUTZUNGS- & ENTWICKLUNGS- KONZEPT **SCHÜTZENMATTE** **BERN** PHASE 1

Ergebnis des partizipativen Planungsprozesses

August 2016





# INHALTSVERZEICHNIS

---

Nutzungs- und Entwicklungskonzept  
Planungsprozess Schützenmatte Bern, Phase 1

<b>01</b>	<b>Einleitung</b>	<b>2</b>
<b>02</b>	<b>Nutzungs- und Entwicklungskonzept</b>	<b>4</b>
	<b>Konzeptplan</b>	<b>6</b>
	<b>Massnahme A – Schützenmatte</b>	<b>8</b>
	<b>Massnahme B – Strassenquerungen</b>	<b>10</b>
	<b>Massnahme C – Hodlerstrasse</b>	<b>12</b>
	<b>Massnahme D – Lorrainebrückenkopf</b>	<b>14</b>
	<b>Massnahme E – Eilgutareal</b>	<b>16</b>
	<b>Massnahme F – Aarehang</b>	<b>18</b>
<b>03</b>	<b>Impressum</b>	<b>21</b>

# 01 EINLEITUNG

Das Nutzungs- und Entwicklungskonzept für das Gebiet der Schützenmatte in Bern ist das Ergebnis des zweijährigen partizipativen Planungsprozesses der Phase 1. Auslöser war die Überzeugung des Gemeinderates, dass die Gestaltung der Schützenmatte nicht den Ansprüchen an ein citynahes und vielfältig genutztes Gebiet von gesamtstädtischer Bedeutung entspricht. Aus der Vielzahl städtebaulicher Analysen und politischer Vorstösse ging hervor, dass im Gebiet der Schützenmatte beträchtliches Entwicklungspotenzial schlummert. Die Meinungen darüber, in welche Richtung dieses Potential zu entwickeln ist, gingen jedoch weit auseinander.

## **Breit abgestütztes partizipatives Planungsverfahren**

Im Frühjahr 2013 haben Gemeinde- und Stadtrat entschieden, für die Lösungssuche auf der Schützenmatte einen offenen und innovativen partizipativen Planungsprozess einzuleiten. Dabei waren die folgenden Verfahrensgrundsätze zentral: Ergebnisoffenheit, Einbezug aller Interessengruppen und Bevölkerungskreise, umfassende und transparente Kommunikation sowie politische Leadership. Die Mitglieder des eingesetzten Begleitgremiums haben diese Vorgehensweise und ihre „Spielregeln“ mitgetragen.

## **Begleitgremium als Dreh- und Angelpunkt**

Dreh- und Angelpunkt der Partizipation war das eingesetzte Begleitgremium mit rund 70 Vertreterinnen und Vertretern von Interessengruppen, direkten Anrainern, Nutzenden, Grundeigentümern, Fachverbänden und politischen Parteien. Das Begleitgremium traf sich zwischen Januar 2014 und Mai 2015 viermal, definierte Schwerpunktthemen, lokalisierte Defizite und Potentiale in den Teilgebieten, diskutierte und verabschiedete Lösungsansätze. Die Arbeiten im Begleitgremium wurden von den zuständigen Amtsstellen und externen Fachleuten unterstützt, einerseits an den Partizipationsveranstaltungen, andererseits mit verkehrlichen, städtebaulichen und nutzungsspezifischen Abklärungen.

## **Forum und Labor – mitreden und neu erleben**

Neben der Kommunikation über Webseite, Medien und anderen Informationskanälen wurde die breite Öffentlichkeit im September 2014 über das Schützenmatte-Forum, einer offenen Mitwirkungsveranstaltung in der Grossen Halle, und das dreitägige Labor Schützenmatte einbezogen. So konnte die Öffentlichkeit mit den Mitgliedern des Begleitgremiums und den Fachleuten über die Zukunft der Schützenmatte diskutieren und ihre eigenen Vorstellungen einbringen. Viele Ideen und Anliegen wurden in einem für das Schützenmatte-Forum erstellten begehbaren Modell dargestellt. Das anschliessend durchgeführte Labor Schützenmatte ging auf eine Initiative aus dem Begleitgremium zurück: An drei Tagen wurde auf der von den parkierten Autos befreiten Schützenmatte ein vielseitiges Partizipationsprogramm für Jung und Alt geboten. Die Schützenmatte konnte so von der Bevölkerung neu erlebt werden. Fast 300

Teilnehmende zeichneten und beschrieben zudem im Ideenpavillon ihre Visionen und Anliegen. Die Auswertung der Begleitgremiumssitzungen und jene der öffentlichen Veranstaltungen flossen in die Lösungsfindung ein.

### **Von der Partizipation zum Konzept**

Der eingeschlagene Weg der offenen Partizipation hat sich bewährt. Der Prozess beabsichtigte, die unterschiedlichen Lager zusammenzubringen, sei es im Begleitgremium oder an den öffentlichen Veranstaltungen. Die Diskussionen waren sehr konstruktiv, auch wenn sich nicht alle Interessensorganisationen gleich stark eingebracht haben. Das innovative Vorgehen hat dazu geführt, dass eine breite Akzeptanz für die Eckpfeiler des Nutzungs- und Entwicklungskonzepts geschaffen wurde. Gemeinsam mit dem Begleitgremium konnte das Schlussergebnis in Form des vorliegenden Nutzungs- und Entwicklungskonzepts abgerundet werden: Die Schützenmatte soll schrittweise von den Parkplätzen befreit und einer multifunktionalen Nutzung zugeführt werden. Im Vordergrund stehen temporäre und gestalterische Massnahmen, welche die Qualität der Schützenmatte als freier Platz unterstreichen. Gleichzeitig ist die Schützenmatte besser an die angrenzenden Quartiere anzubinden, was Massnahmen zur Optimierung des Fuss- und Veloverkehrs erfordert. Zudem soll die Achse Schützenmatte-Hodlerstrasse zu einem Boulevard aufgewertet und in ihrer Funktion als Kulturmeile gestärkt werden. Langfristig sollen städtebauliche Verdichtungspotentiale am Lorraine-Brückenkopf und auf dem Eilgutareal genutzt werden.

Mit dem Nutzungs- und Entwicklungskonzept liegt nun eine breit abgestützte und schrittweise umsetzbare Vorgehensgrundlage vor. Es besteht aus dem Konzeptplan und einzelnen Massnahmenblättern. Zudem ist eine ausführliche Dokumentation über die Ausgangslage, die Rahmenbedingungen und den Ablauf des partizipativen Planungsprozesses Schützenmatte erstellt worden (Bericht Nr. 6).

Das Gebiet der Schützenmatte erhält so die einmalige Chance, im Rahmen klar definierter Rahmenbedingungen und „Spielregeln“ zu einem Begegnungs- und Impulsort für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen zu werden. Gleichzeitig werden nachhaltige Perspektiven für die städtebauliche und wirtschaftliche Entwicklung des Gebiets gegeben.

## 02 NUTZUNGS- & ENTWICKLUNGSKONZEPT

Die Empfehlungen und Ideen für die Entwicklung der Schützenmatte wurden in einem Konzeptplan dargestellt. Das Nutzungs- und Entwicklungskonzept umfasst nicht allein den Platz, sondern verschiedene Teilgebiete rund um die Schützenmatte.

Die gemeinsam erarbeiteten Massnahmen bilden die Grundlage für die schrittweise Entwicklung und Nutzung der Schützenmatte.

### Massnahmen

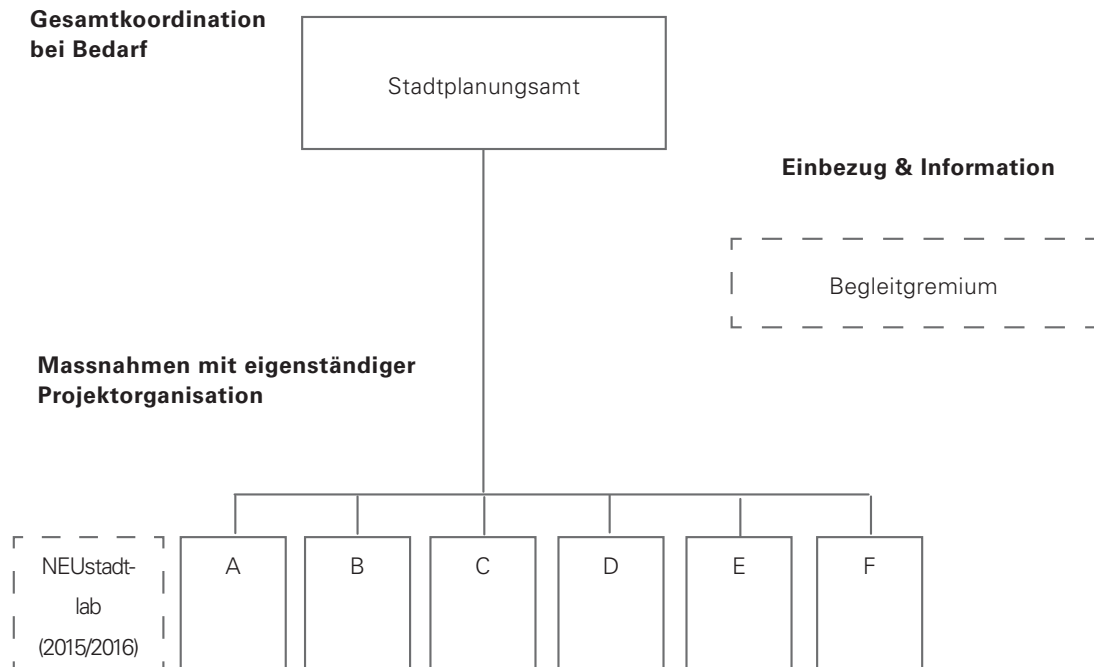
Die einzelnen Massnahmenblätter erläutern die Ziele und Nutzungsmöglichkeiten, definieren die Rahmenbedingungen und die jeweiligen Federführung in der Verwaltung. Zudem stellen sie die ungefähren zeitlichen Projektierungs- und Umsetzungshorizonte dar. Die Massnahmen haben unterschiedliche Zeithorizonte: sie lassen sich kurz- bis mittelfristig umsetzen, zum Teil haben sie eine langfristige Perspektive.

### Umsetzung und Organisation

Die Massnahmen des Nutzungs- und Entwicklungskonzepts werden schrittweise umgesetzt. Das Stadtplanungsamt übernimmt bei Bedarf die Gesamtkoordination, jede Massnahme hat ihre eigene Projektorganisation mit unterschiedlichen federführenden Stellen.



## Organigramm Phase 2







## Massnahmen

**A****SCHÜTZENMATTE**  
MULTIFUNKTIONAL NUTZEN

1

SCHÜTZENMATTE

2

EISENBAHNVIADUKT

3

VORPLATZ REITSCHULE

**B****STRASSENQUERUNGEN**  
VERBESSERN**C****HODLERSTRASSE**  
NEU GESTALTEN**D****LORRAINE-BRÜCKENKOPF**  
BEDEUTUNG & POTENTIAL KLÄREN**E****EILGUTAREAL**  
STÄDTEBAULICH ENTWICKELN**F****AAREHANG**  
ZUGÄNGLICH MACHEN

## Legende



Mögliche bauliche Verdichtung



Öffentlicher Raum



Verkehrsraum



Grünraum

Interessenslinie SBB  
(Erweiterung der Zufahrtsgeleise)

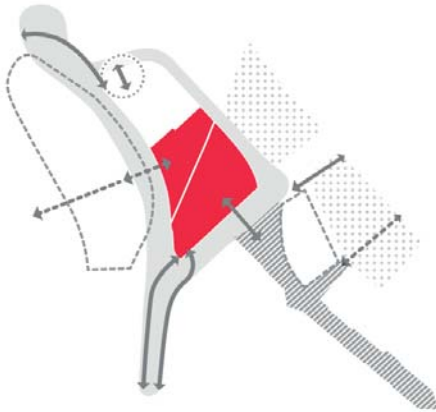
Bestehende Verbindungen



Neue Verbindungen

# A SCHÜTZENMATTE

## MULTIFUNKTIONAL NUTZEN



### Ausgangslage

Die am nordwestlichen Rand der Altstadt liegende Schützenmatte ist ein sehr zentral gelegener Stadtraum Berns. Sie ist eine Drehscheibe der Mobilität, Durchgang zu den Aussenquartieren, innerstädtische Verkehrsachse, Bahngelände, Parkplatz und Busbahnhof, sowie ein Eingang zur Innenstadt. Die Nutzungen in diesem Gebiet sind vielfältig und rufen immer wieder Interessenskonflikte hervor. Die heutige Gestaltung der Schützenmatte entspricht nicht den Ansprüchen, welche an ein zentrumsnahes Gebiet gestellt werden. Aufgrund mehrerer politischer Vorstösse ist festzustellen, dass ein breiter politischer Konsens existiert, die Schützenmatte aufzuwerten.

### Ziele

- » Begegnungsort für Viele schaffen
- » Parkplätze entfernen
- » Schützenmatte als Platz frei halten
- » Bestehende Nutzungen integrieren, mit neuen Nutzungen experimentieren
- » Politische, kulturelle und gesellschaftliche Funktion bewahren
- » Schützenmatte als Verbindungsort fördern
- » Platzränder attraktiver gestalten
- » Vorplatz und Raum unter dem Eisenbahnviadukt umgestalten, nutzen und Durchlässigkeit sicherstellen

### Rahmenbedingungen

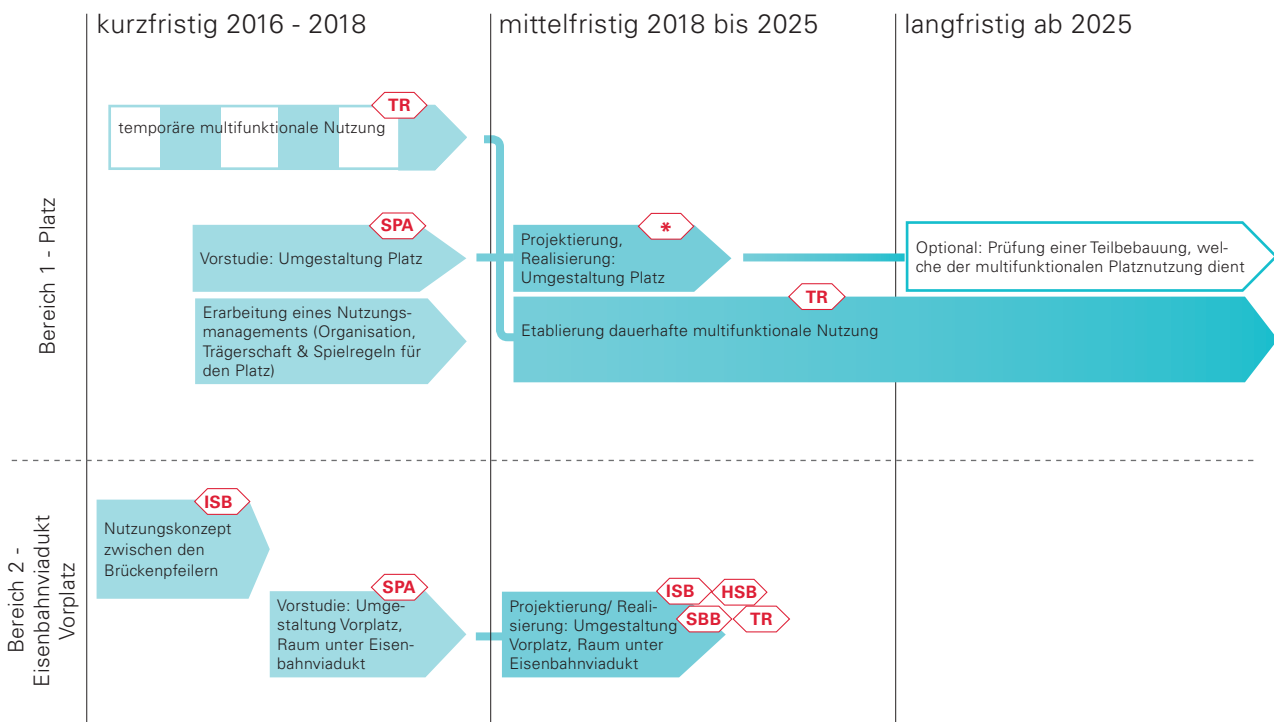
- » Vorschriften Zone für öffentliche Nutzungen FB
- » Erweiterung der Zufahrtsgleise SBB
- » Machbarkeitsstudie und Nutzungskonzept unter SBB-Eisenbahnviadukt
- » 20jährige Baurecht für Skateranlage unter dem SBB-Eisenbahnviadukt
- » Heutige Nutzung Kulturzentrum Reitschule inkl. Vorplatz
- » Car Terminal evtl. ein Teil der Car-Parkplätze auf der Schützenmatte erhalten

### Nutzungen

- » im Vordergrund stehen Veranstaltungen mit experimentellem Charakter, Kultur- und Sportveranstaltungen
- » Freizeitaktivitäten
- » Demonstrationen & Kundgebungen
- » Bestehende Veranstaltungen integrieren
- » Temporäre Gebäude
- » Stadtmöbel



## Massnahmen & Zeithorizont



### Federführung

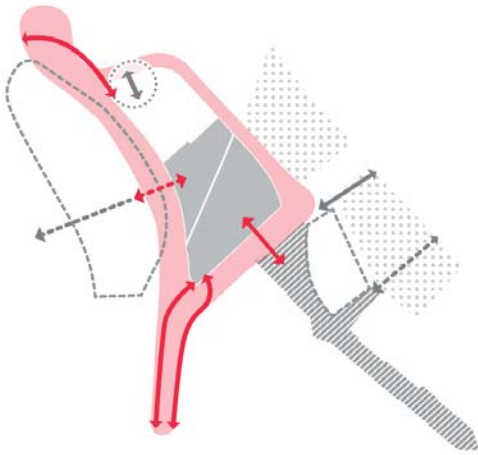
- SPA Stadtplanungsamt
- HSB Hochbau Stadt Bern
- TAB Tiefbauamt
- \* Federführung je nach Projektinhalte
- ISB Immobilien Stadt Bern
- TR Trägerschaft

### Koordination mit Massnahme

» **B STRASSENQUERUNGEN VERBESSERN**

# B STRASSENQUERUNGEN

## VERBESSERTEN



### Ausgangslage

Die Schützenmatte ist nicht optimal an die Innenstadt angebunden. Sie wirkt wie ein grosser Verkehrskreislauf, hätte aber das Potential, zwischen Altstadt, Länggassquartier und Lorraine zu vernetzen.

Die Verkehrsstudie zeigt auf, dass nur die Variante "Öffnung der Neubrück- und der Schützenmattstrasse für den Gegenverkehr" die Strassenquerungen verbessert. Diese Variante ist aber nur möglich, wenn die Verkehrsmenge im Perimeter Schützenmatte reduziert werden kann. Die Verkehrsprognose für das Jahr 2025 zeigt tiefere Belastungen als heute. Das gibt den nötigen Spielraum für Optimierungen. Eine denkbare Untervariante wäre, den Gegenverkehr auf der Neubrückstrasse allein für den Veloverkehr und den öffentlichen Verkehr vorzusehen. Allerdings wäre dies in Bezug auf die Anbindung an die Innenstadt deutlich weniger wirksam.

Die Variante Gegenverkehr auf der Neubrück- und Schützenmattstrasse ist deshalb zu bevorzugen. Sie erfordert eine Verbreiterung des Strassenraums der Neubrückstrasse. Die Stadt hat mit der RBS/SBB bereits eine Interessenslinie mit 25 Meter Entfernung ab Fassade Reitschule vereinbart.

Im Perimeter Henkerbrännli – Neubrückstrasse – Bollwerk – Schützenmattstrasse wurde bereits die Vorstudie „ZBB zum Umfeld Henkerbrännli“ erarbeitet, Grundlage bildete das Nutzungs- und Entwicklungskonzept Schützenmatte.

## Ziele

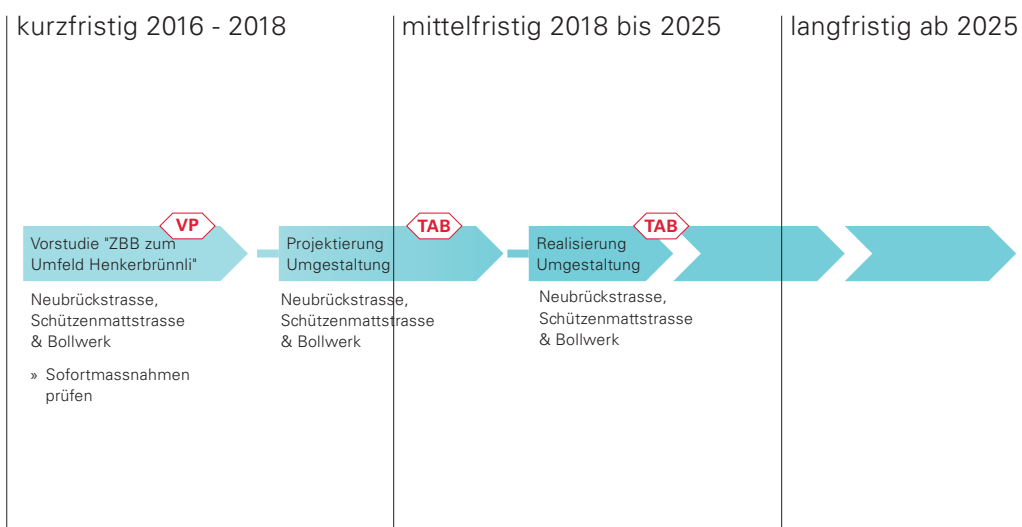
- » Bollwerk vom MIV entlasten
- » Fuss- und Veloverkehr attraktiver gestalten
- » Strassenquerungen und Verbindungen verbessern, insbesondere Richtung Innenstadt
- » Vernetzungsfunktion der Schützenmatte stärken
- » Lage der öV-Haltestellen überprüfen und optimieren
- » Sicherheit erhöhen
- » Temporeduktion anstreben
- » Attraktivierung der Fusswegverbindung entlang der Neubrückstrasse.

## Rahmenbedingungen

- » Planung Zukunft Bahnhof Bern (ZBB)
- » Projekt ZMB Tram Wyler – Länggasse
- » Projekt Verkehrslenkung/-management Innenstadt
- » Projekt Velohauptroute Bahnhof – Wankdorf



## Massnahmen & Zeithorizont



### Federführung

**VP** Verkehrsplanung

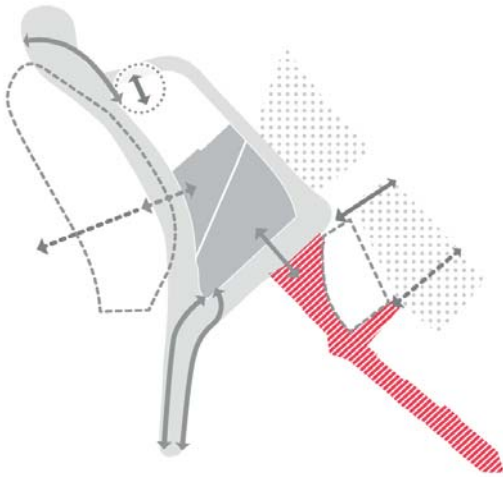
**TAB** Tiefbauamt

### Koordination mit Massnahme

- » **A** SCHÜTZENMATTE MULTIFUNKTIONAL NUTZEN
- » **C** HODLERSTRASSE NEU GESTALTEN
- » **E** EILGUTAREAL STÄDTEBAULICH ENTWICKELN

# C HODLERSTRASSE

## NEU GESTALTEN



### Ausgangslage

Die Hodlerstrasse wurde ursprünglich als zweite (nach der Bundesgasse) repräsentative Strasse mit Boulevardcharakter gedacht. Zwar wurden hier im Laufe der Zeit einige wichtige öffentliche Bauten wie Kunstmuseum, Amtshaus und Progymnasium erstellt, zu einem Boulevard ist die Hodlerstrasse aber bis heute nicht geworden. Die Strasse ist heute stark durch den motorisierten Verkehr belastet, da fast der ganze Verkehr aus der Altstadt durch die Hodlerstrasse geleitet wird. Die Erdgeschosszonen sind geschlossen gestaltet und besitzen nur sehr wenige publikumsorientierte Nutzungen. Die Querverbindungen Richtung Speichergasse im Süden sind schlecht und zum Aareraum im Norden nicht existent. Die Gestaltung des Strassenraums ist nicht attraktiv und besitzt keine Aufenthaltsqualität. Die Merkmale der gegenwärtigen Gestaltung sind breite Fahrspuren, viele Parkplätze und (zu) schmale Trottoirs. Mit den Kulturinstitutionen Kunstmuseum, Progr und Reitschule besitzt die Hodlerstrasse das Potential zu einer Kunstmeile.

### Ziele

- » Strasse zum Boulevard umgestalten innerhalb eines partizipativen Prozesses
- » Neue Aufenthaltsqualitäten erzeugen
- » Verkehrsführung und Verkehrsregime neu konzipieren
- » Bei der Umgestaltung das Potential einer Kunstmeile einbeziehen
- » Attraktive Verbindungen zum Aareraum schaffen
- » Querverbindungen zur Speichergasse verbessern
- » Publikumsorientierte Nutzungen und Öffnungen in den Erdgeschossen fördern

### Rahmenbedingungen

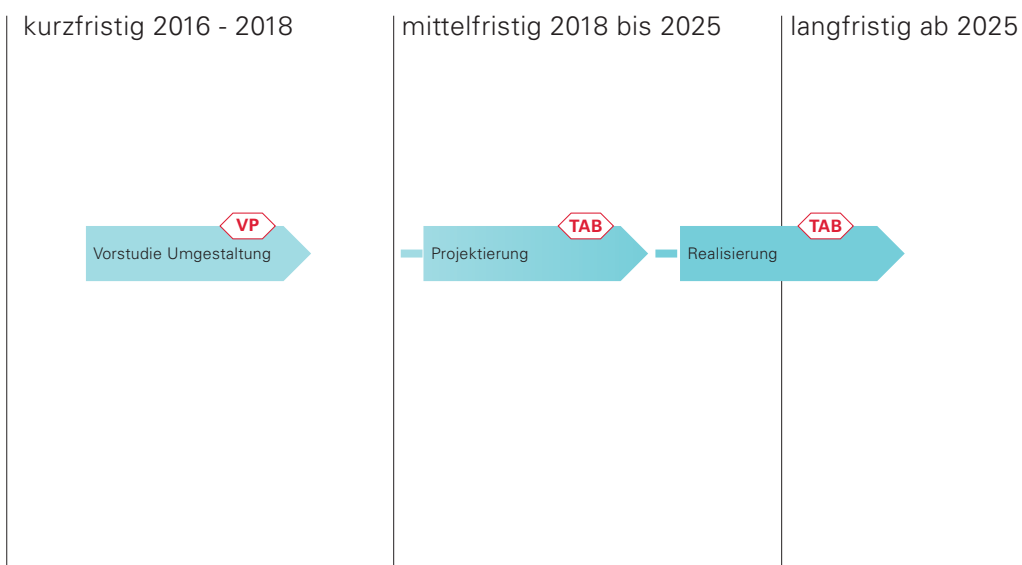
- » Ein grosser Teil des motorisierten Verkehrs aus der Altstadt muss weiterhin von der Hodlerstrasse aufgenommen werden.
- » Die Anlieferung entlang der Hodlerstrasse muss weiterhin gewährleistet sein.
- » Projekt Umgestaltung Waisenhausplatz

### Nutzungen

- » Nutzungen aus den Bereichen Kultur, Gastronomie und Freizeit fördern



## Massnahmen & Zeithorizont



### Federführung

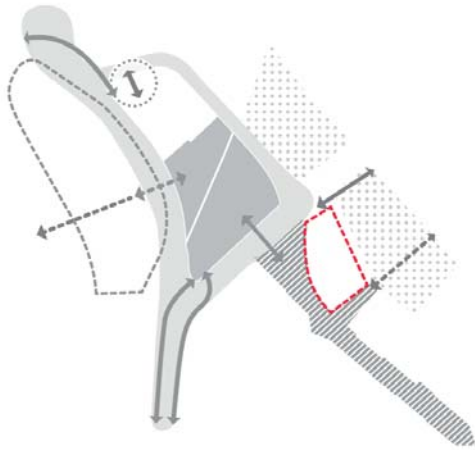
- » VP Verkehrsplanung
- » TAB Tiefbauamt

### Koordination mit Massnahme

- » **B** STRASSENQUERUNGEN VERBESSERN
- » **D** LORRAINE-BRÜCKENKOPF BEDEUTUNG &
- » POTENTIAL KLÄREN
- » **F** AAREHANG ZUGÄNGLICH MACHEN

# D LORRAINE-BRÜCKENKOPF

## BEDEUTUNG & POTENTIAL KLÄREN



### Ausgangslage

Die Bedeutung und das Potential des Arealen an der Ecke der Hodlerstrasse und der Lorrainebrücke sind nicht eindeutig. Soll hier eine städtebauliche Verdichtung stattfinden um die Schützenmatte besser räumlich zu fassen und die Lorrainebrücke mit einem Brückenkopf auszustatten? Oder wäre die Nutzung des Arealen als Freiraum in Verbindung mit dem Aareraum das Richtige? Diese und andere Fragen sollen im Rahmen einer Machbarkeitsstudie geklärt werden. Die Drogenanlaufstelle ist in diesem toleranten, urbanen Umfeld mit ihren räumlichen Ausstattungen etabliert und akzeptiert. Eine Umplatzierung ist theoretisch möglich, praktisch unrealistisch.

### Ziele

- » Die Bedeutung und das Potential des Arealen im Kontext der Schützenmatte überprüfen.
- » Die Erkenntnisse der Machbarkeitsstudie umsetzen.

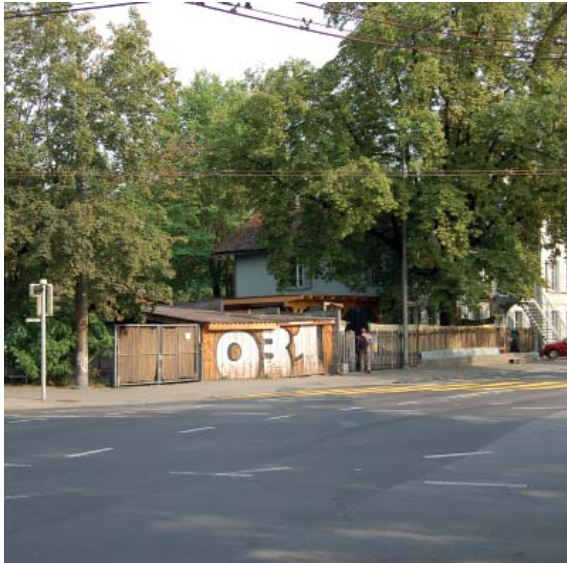
### Rahmenbedingungen

- » UNESCO-Perimeter
- » Vorschriften der ZPP Obere Altstadt gemäss Bauordnung der Stadt Bern
- » Schützenswerte Liegenschaften berücksichtigen
- » Hodlerstrasse Nr. 16/16a: Private Liegenschaft
- » Hodlerstrasse Nr. 18 + 20: Fondsvermögen
- » Hodlerstrasse 22 + 24: Verwaltungsvermögen
- » Regionales Hochhauskonzept, Ausschlussraum
- » Aaretalschutzgebiet
- » Drogenanlaufstelle ist auf dem Areal zu integrieren

### Nutzungen

- » Nutzungsart und -mass werden im Rahmen der Machbarkeitsstudie überprüft.





## Massnahmen & Zeithorizont

kurzfristig 2016 - 2018

**SPA**  
Städtebauliche Rahmen-  
bedingungen: Bedeutung  
& Potential des Areals,  
Machbarkeitsstudie

mittelfristig 2018 bis 2025

**HSB** **ISB**  
Qualitätssicherndes Verfahren,  
Projektierung & Realisierung  
aufgrund Ergebnisse Machbar-  
keitsstudie

langfristig ab 2025

### Federführung

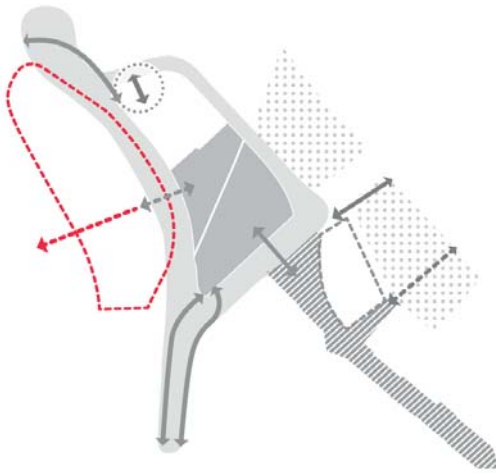
- SPA** Stadtplanungsamt
- ISB** Immobilien Stadt Bern
- HSB** Hochbau Stadt Bern

### Koordination mit Massnahme

- » **C** HODLERSTRASSE NEU GESTALTEN
- » **F** AAREHANG ZUGÄNGLICH MACHEN

# E EILGUTAREAL

## STÄDTEBAULICH ENTWICKELN



### Ausgangslage

Das Eilgutareal befindet sich im Eigentum der SBB und wird heute durch Rangiergleise und betriebliche Parkplätze belegt. Die SBB sind bereit ab 2025 über die Zukunft des Areals zu diskutieren. Bedingung ist jedoch, dass die seitliche Erweiterung vor einer Nutzung dieses Areals gebaut ist, weil die Gleisanlagen so lange benötigt werden. Das Eilgutareal besitzt als zentral gelegenes Gebiet ein grosses städtebauliches Verdichtungspotential. Des Weiteren kann das Areal zur besseren Vernetzung zwischen Altstadt und Länggasse sowie zur besseren räumlichen Fassung der Schützenmatte beitragen. Die Massnahmen und Zeithorizonte basieren auf der Annahme, dass der Entscheid bezüglich der seitlichen Erweiterung des Bahnhofs positiv ausfällt. Die seitliche Erweiterung wird frühestens ab 2035 realisiert (Planungsstand 19.2.2016). Falls die seitliche Erweiterung nicht realisiert werden kann, wird das Eilgutareal weiterhin als Rangierfläche benötigt.

### Ziele

- » Areal zu einem lebendigen, Nutzungsdurchmischten Quartier entwickeln
- » grosses städtebauliches Verdichtungspotential anstreben
- » Räumliche Fassung der Schützenmatte als Platz erzeugen
- » Verbindung zwischen Innenstadt und Länggassquartier schaffen
- » System attraktiver öffentlicher Aussenräume mit Aufenthaltsqualität konzipieren
- » Martinshang als wichtiger Freiraum unbebaut belassen

### Rahmenbedingungen

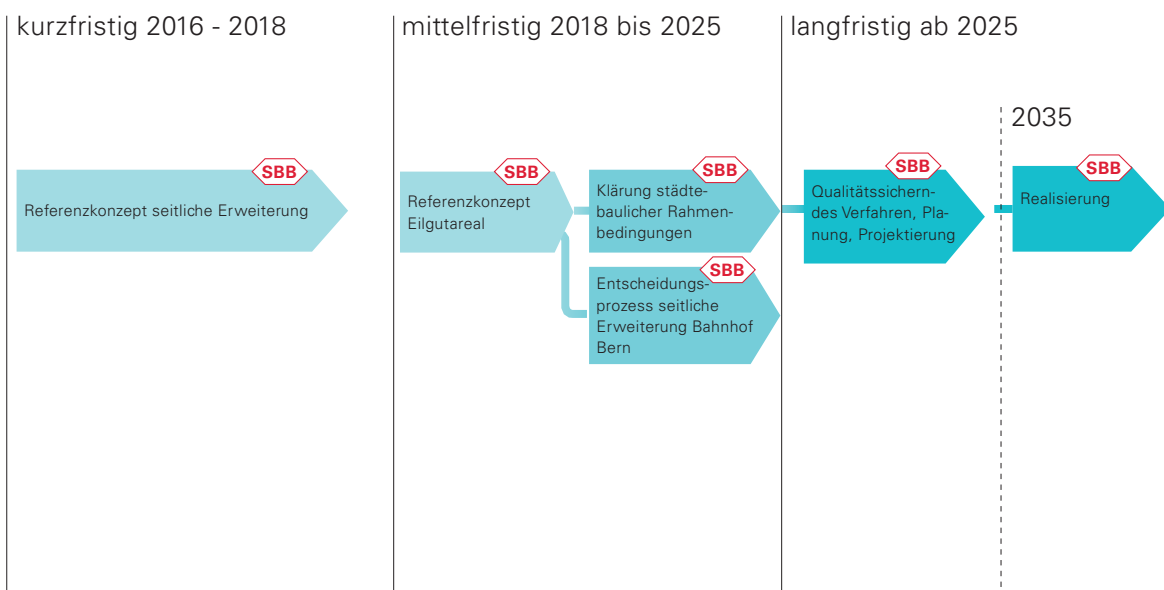
- » Planungsverfahren zur Änderung der Grundordnung
- » Bedürfnisse der Eigentümerin berücksichtigen
- » Erweiterung der Zufahrtsgleise SBB über den Lorraine-Viadukt
- » Regionales Hochhauskonzept (Möglichkeitsraum)
- » Aaretalschutzgebiet
- » Planung Zukunft Bahnhof Bern (ZBB): Testplanung Seitliche Erweiterung Bahnhof Bern mit städtebaulichen Überlegungen zum Eilgutareal

### Nutzungen

- » Publikumsorientierte Nutzungen im Erdgeschoss
- » Mischnutzung (Dienstleistung / Wohnen)



## Massnahmen & Zeithorizont



### Federführung

**SBB** Schweizerische Bundesbahnen

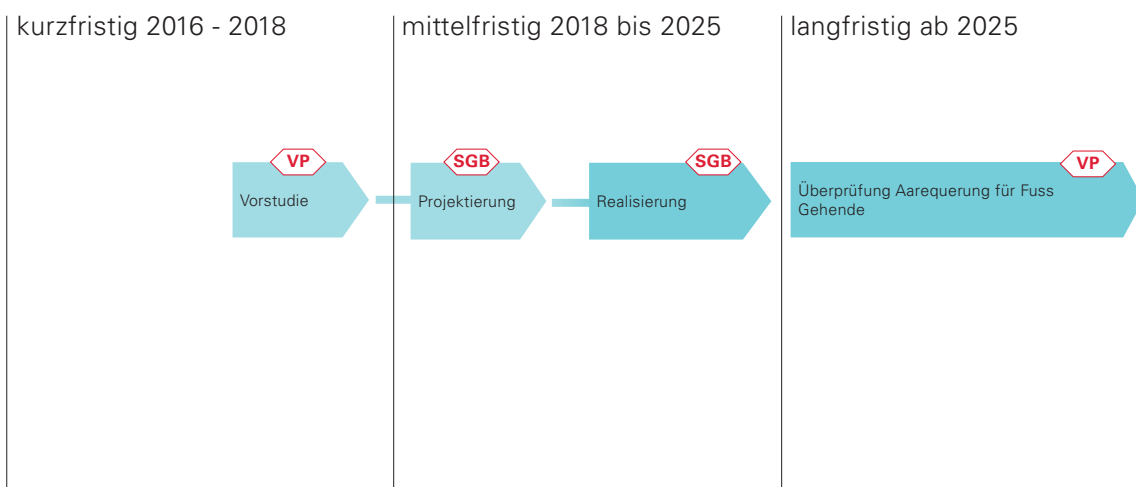
### Koordination mit Massnahme

» **B** STRASSENQUERUNGEN VERBESSERN





## Massnahmen & Zeithorizont

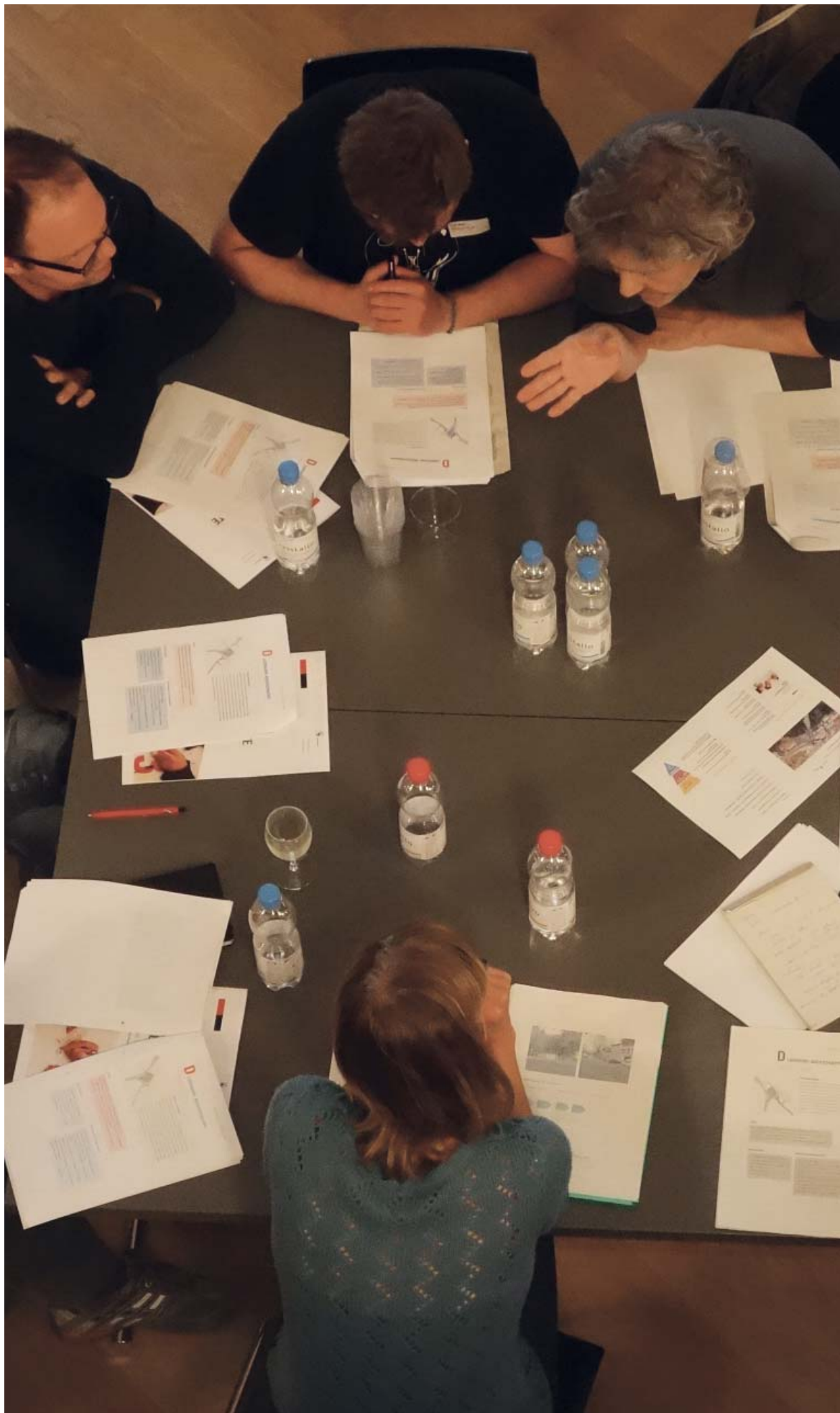


### Federführung

- VP Verkehrsplanung
- SGB Stadtgrün Bern

### Koordination mit Massnahme

- » C HODLERSTRASSE NEU GESTALTEN
- » D LORRAINE-BRÜCKENKOPF BEDEUTUNG & POTENTIAL KLÄREN



# 03 IMPRESSUM

## Herausgeberin

### Stadt Bern

Stadtplanungsamt  
Zieglerstrasse 62  
Postfach 3001 Bern

T 031 321 70 10

E [stadtplanungsamt@bern.ch](mailto:stadtplanungsamt@bern.ch)

[www.bern.ch/stadtplanung](http://www.bern.ch/stadtplanung)

[www.bern.ch/schuetzenmatte](http://www.bern.ch/schuetzenmatte)

## Beteiligte in der Projektorganisation

### Politische Leitung

Alexander Tschäppät, Stadtpräsident  
Ursula Wyss, Direktorin Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (Gesamtprojekt Verkehr)

### Gesamtprojektleitung

Nadine Heller & Andrzej Rulka, Stadtplanungsamt Bern

### Externe Projektbegleitung, Inhalt und Konzeption

Walter Schenkel & Patrick Abegg, synergo GmbH, Zürich (Projektmanagement, Prozessarchitektur)  
Thomas von Känel & Stefan Manser, Metron Bern (Verkehrsstudie)  
Samuel Stahel & Nathalie Herren, naturaqua PBK (Kommunikation)  
Klaus Overmeyer & Philip Schläger, Urban Catalyst <sup>studio</sup> Berlin (Visuell-fachliche Begleitung)  
Christian Lagé, anschlaege.de Berlin (Grafik)

### Lenkungsausschuss

Mark Werren, Stadtplaner  
Sven Baumann, Isabel Marty, Direktion Bildung, Soziales und Sport  
Thomas Pfluger, Hochbau Stadt Bern  
Fernand Raval, Immobilien Stadt Bern  
Marc Heeb, Polizeiinspektorat  
Hans-Peter Wyss, Tiefbauamt  
Karl Vogel, Verkehrsplanung

### Projektgruppe Verwaltung

Stephan Moser, Verkehrsplanung  
Heinz Kneubühler, Polizeiinspektorat  
Martin Müller, Abteilung Kulturelles  
Bernhard Zumkehr, Bauinspektorat  
Isabel Marty, Fachstelle Sozialplanung  
Alex Haller, Jugendamt  
Regula Müller, Koordinationsstelle Sucht  
Renate Rolli & Christine Rytz, Immobilien Stadt Bern  
Heike Lorenz, Hochbau Stadt Bern  
Stephan Strotzer & Alois Zuber, Stadtgrün Bern  
Thomas Marti & Nina Meier, Tiefbauamt  
Jürg Keller, Denkmalpflege

### Begleitgremium / Eingeladene Organisationen & Personen

Alternative Linke Bern (AL): David Böhner  
Amt f. Grundstücke & Gebäude d. Kant. Bern: Eveline A. Tamborini & Matthias Sigrist  
Architekturforum Bern: Daniel Blumer  
Bahnhof Parking AG: Bruno Wägli  
BernCity: Sven Gubler  
Berner Heimatschutz: Stefan Rufer & Marc Wehrlin

Bernmobil: Katharina Sollberger

BSA Ortsgruppe Bern: Olivier Schmid

BSLA Regionalgruppe Bern: Simon Schöni

BuCK, Bar und Club Kommission Bern: Christoph Ris

Bundesamt für Bauten und Logistik, Bollwerk 27: Ronald Wölfli

Bürgerlich - Demokratische Partei der Stadt Bern (BDP): Martin Mäder

Christlichdemokr. Volkspartei Stadt Bern (CVP): Peter Quadri  
Dead End

Evangelische Volkspartei Stadt Bern (EVP): Bettina Jans-Troxler

Fachkommission für Integration: Hilmi Gashi

Förderverein sk8.be: Pablo Cherpillod & Philip Urech

Freisinnig-demokratische Partei Stadt Bern (FDP): Christoh Zimmerli & Marlen Bigler

FSU Mittelland: Kaja Keller

Fussverkehr Bern: Gisela Vollmer

Geomantiegruppe Bern: Urs Schenkel

Grundeigentümer Bollwerk 35: Ueli Bernhard

Grundeigentümer Bollwerk 39: Christoph von Rütte

Grundeigentümer Bollwerk 41: Beat Buchschacher

Grundeigentümer Hodlerstrasse 16, 16a, 16b: Ulrich Meier

Grüne Freie Liste Stadt Bern (GFL): Arpad Boa

Grüne Partei Bern – Demokratische Alternative: R.-M. Frankhauser

Grünes Bündnis (GB): Stéphanie Penher

Grünliberale Partei Stadt Bern (GLP): Sandra Ryser

Interessengemeinschaft Kulturraum Reitschule IKUR: Stefan Deola

ISC Club: Martin Messerli

Jugendrat: Theo Hilber

Junge Alternative (JA!): Basil Schöni

Künstler im öffentlichen Raum: Martin Beutler

Kunstmuseum: Daniel Spanke

Le Ciel Bar Lounge Club: Jan Kamarys

Läbigi Stadt: Stefan Müller

Partei der Arbeit der Schweiz (PDA)

Pfadi Berna, Pfadiheim beim Blutturn: Philipp Nef

PROGR\_poolart/ AG NEUstadt: Juerg Luedi

Pro Velo Bern: Thomas Schneeberger & David Stampfli

Quartierkommission Länggasse-Felsenau: Konrad Guggisberg

Quartierarbeit Stadtteil II: Boris Weibel

Rat für Seniorinnen und Senioren: Rudolf Hausherr

Restaurant Kapitel: Diego Dahinden

Restaurant O bolles: Tom Iseli

SBB, Immobilien: Michael Heim

SBB, Netzentwicklung Region Mitte: Lukas Henggeler

Schweizerische Volkspartei (SVP): Jürg Lanz & Stefan Hofer

Sozialdemokratische Partei Stadt Bern (SP): Michael Sutter

Stiftung contact netz, K+A: Jakob Huber, Ines Bürge

Stiftung PROGR, Zentrum für Kulturproduktion: Matthias Kuhn

Touringclub Schweiz, Bern-Mittelland: S. Plüss & J.-M. Fries

Trägerschaft Grosse Halle: Giorgio Andreoli

Trägerverein offene Jugendarbeit der Stadt Bern: Stephan Wyder

Universität Bern, Rektorat: Susanna Krähenbühl

Universität Bern, Fachperson: Bernd Nicolai

Velo Service Bern

Verein BollWerkStadt: Jochen Faber, Ueli Bernhard

Verein Lares: Martina Dvoracek

Verein Pro Nachtleben: Patrizia Mordini

Vereinigte Altstadtleiste: Stefanie Anliker & Peter Hug

Verkehrsclub Schweiz, Regionalgruppe Bern: Manuel Hubacher

Vgbbern: Jan Zychlinski

Vorstand Förderverein Reitschule: Anne Aebi