

Testplanung Stadtraum Bahnhof Bern Synthesebericht

24. November 2023

Auftraggeberin:

Stadt Bern
Präsidialdirektion
Stadtplanungsamt SPA
Zieglerstrasse 62
Postfach
3000 Bern 1

Prozessbegleitung:

BHP Raumplan AG
Fliederweg 10
Postfach
3000 Bern 14

● Bern, 24. November 2023, Visualisierungen Titelbild: CCHE / TEAMverkehr (oben),
Smarch/DUO/Kontextplan (Mitte), Bryum/Kast Käppeli/Rudolf Keller & Partner (unten).

Inhalt

1	Einleitung	6
1.1	Ausgangslage	6
1.2	Gegenstand der Testplanung	8
1.2.1	Zielsetzungen	8
1.2.2	Aufgabenstellung Testplanung	9
1.2.3	Bearbeitungsperimeter, Betrachtungsperimeter und Teilräume	10
2	Verfahren	11
2.1	Auftraggeberin	11
2.2	Art des Verfahrens	11
2.3	Stufen	11
2.4	Weiterbearbeitung	11
2.5	Fragen	12
2.6	Sprache	12
2.7	Teilnahmeberechtigung	12
2.8	Eingeladene Büros	12
2.9	Teambildung	13
2.10	Teilnahme an Veranstaltungen	14
2.11	Beurteilungsgremium	14
2.12	Stakeholdergruppen	15
2.13	Verfahrensbegleitung	16
2.14	Kommunikation und Partizipation	16
2.15	Befangenheit und Ausstandsgründe	16
2.16	Entschädigung	16
2.17	Urheberrecht und Eigentumsverhältnisse	16
2.18	Vertraulichkeit und Öffentlichkeit	17
2.19	Verbindlichkeit und Rechtsschutz	17
2.20	Ablauf der Testplanung	17
2.21	Information, Konsultation und Partizipation	18
3	Aufgabenstellung	20
3.1	Erwartungen des Gemeinderates	20
3.2	Vorgaben an die Testplanung für den Gesamttraum	21
3.2.1	Städtebau / Gestaltung	21

3.2.2	Verkehr	22
3.2.3	Nutzung	27
3.2.4	Stadtklima	27
3.3	Weitere Vorgaben und Rahmenbedingungen	29
4	Würdigung der Projektbeiträge	30
4.1	Projekt Team A (CCHE / TEAMverkehr)	30
4.1.1	Qualität des Stadtraums	30
4.1.2	Funktionalität als Verkehrsraum	31
4.1.3	Klimaverträglichkeit	31
4.1.4	Nutzungsaspekt	32
4.1.5	Betrachtung der Teilräume	32
4.1.6	Fazit	34
4.2	Projekt Team B (Smarch / DUO / Kontextplan)	35
4.2.1	Qualität des Stadtraums	35
4.2.2	Funktionalität als Verkehrsraum	36
4.2.3	Klimaverträglichkeit	36
4.2.4	Nutzungsaspekt	37
4.2.5	Betrachtung der Teilräume	37
4.2.6	Fazit	38
4.3	Projekt Team C (Bryum / Kast Käppeli / Rudolf Keller & Partner)	39
4.3.1	Qualität des Stadtraums	39
4.3.2	Funktionalität als Verkehrsraum	40
4.3.3	Klimaverträglichkeit	40
4.3.4	Nutzungsaspekt	40
4.3.5	Betrachtung der Teilräume	41
4.3.6	Fazit	43
4.4	Prozesswürdigung und Schlussbemerkungen	44
5	Synthese des Beurteilungsgremiums	45
5.1	Wesentliche Erkenntnisse des Beurteilungsgremiums zum Stadtraum Bahnhof Bern	45
5.1.1	Stärken	45
5.1.2	Schwächen	45
5.1.3	Herausforderungen	46
5.1.4	Chancen	46
5.2	Erkenntnisse zum Gesamttraum	47

5.2.1	Stadtraum	47
5.2.2	Verkehr	48
5.2.3	Nutzung	49
5.2.4	Stadtklima	49
5.3	Erkenntnisse zu einzelnen Teilräumen	50
5.3.1	Bubenbergplatz	50
5.3.2	Bahnhofplatz (inklusive Christoffelgasse)	56
5.3.3	Bollwerk	61
5.3.4	Bahnhofplattform	65
5.3.5	Bundesgasse	67
5.3.6	Laupenstrasse	69
5.4	Zukunftsbild 2035ff	71
6	Empfehlungen zum weiteren Vorgehen	74
6.1	Empfehlungen zum weiteren Planungsprozess	74
6.2	Empfehlungen zu den Inhalten des kommunalen Richtplans und zusätzlich notwendige Klärungen	74
6.3	Hinweise zur Synchronisierung mit parallel laufenden Prozessen	75
6.3.1	UNESCO-Managementplan	75
6.3.2	Zweckmässigkeitsbeurteilung zweite Tramachse	75
7	Genehmigung	76

1 Einleitung

Mit dem Planungsprozess Stadtraum Bahnhof soll eine langfristige Vision (Zielbild 2035ff.) für das Umfeld des Bahnhofs Bern entworfen und diese in einem kommunalen Richtplan behördenverbindlich verankert werden. Die künftigen Arbeiten rund um den Bahnhof Bern sollen auf dieses langfristige Zielbild ausgerichtet und abgestimmt werden können.

1.1 Ausgangslage

Das Stadtentwicklungskonzept 2016 (STEK) verfolgt die Strategie, den Stadtraum Bahnhof in seiner Funktion als Eingangstor zur Stadt zu stärken. Künftig muss der Stadtraum deutlich höhere Personenfrequenzen bewältigen können. Gleichzeitig soll er aber auch qualitativ mehr bieten. Künftige Grossprojekte sollen als Chance genutzt werden, den Raum neu zu organisieren und aufzuwerten. Entsprechend soll zum einen ein gestalterisch hochwertiger Ankunfts- und Empfangsraum mit Aufenthaltsqualität und zum anderen ein optimaler ÖV-Knotenpunkt mit guter Fussverkehrs- und Veloerschliessung entstehen.

Das Gebiet «Stadtraum Bahnhof» ist ein intensiv und vielseitig genutzter öffentlicher Raum und zugleich die zentrale Drehscheibe der Mobilität der Stadt Bern. Bedeutend sind insbesondere der stark wachsende Pendlerverkehr, der bestehende motorisierte Transitverkehr, sowie die verschiedenen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, aber auch der stark zunehmende Veloverkehr. Obwohl verkehrliche Anforderungen der Auslöser vieler Projekte und Planungen sind, sollen und müssen heute und in Zukunft in diesem Raum zahlreiche widersprüchliche Anforderungen erfüllt werden. Im Perimeter des Stadtraums Bahnhof befinden sich beispielsweise wesentliche Dienstleistungsangebote wie auch ein breites Angebot des Detailhandels. Zudem bildet er den Auftakt zum UNESCO-Weltkulturerbe «Altstadt Bern».

In den letzten Jahren haben die Personenströme am Bahnhof stark zugenommen. Diese Tendenz wird sich auch in den nächsten Jahren aller Voraussicht nach fortsetzen. Damit der Bahnhof Bern auch in Zukunft seine Funktionen erfüllen und als Drehscheibe dienen kann, wird er im Rahmen des Gesamtvorhabens Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) ausgebaut. Das Projekt ZBB führt zu grossen Veränderungen im öffentlichen Raum des Bahnhofumfeldes. Die Stadt Bern reagiert auf diese Veränderungen mit einer eigenen Projektorganisation ZBB Stadt Bern (ZBBS). Diese städtischen Verkehrsmassnahmen befinden sich bereits in der Phase Auflageprojekt. Während mit diesen Bausteinen die Nutzung der entsprechenden Flächen für den Zustand 2030 weitgehend definiert wird, sind weitere Vorhaben bekannt, die den Horizont 2030 übersteigen.

Das zu bearbeitende Gebiet gehört zum UNESCO-Perimeter «Altstadt Bern». Veränderungen in diesem Raum müssen deshalb zu einer Verbesserung der visuellen Integrität des Raumes führen oder dürfen die visuelle Integrität des Raumes nicht stören. Der Stadtraum Bahnhof ist weitgehend durch wertvolle historische Liegenschaften gefasst. Der öffentliche Raum hat eine Entsprechung zum historischen Baubestand zu bilden und sich typologisch, wie auch gestalterisch, an der Geschichte sowie der historischen Substanz zu orientieren.

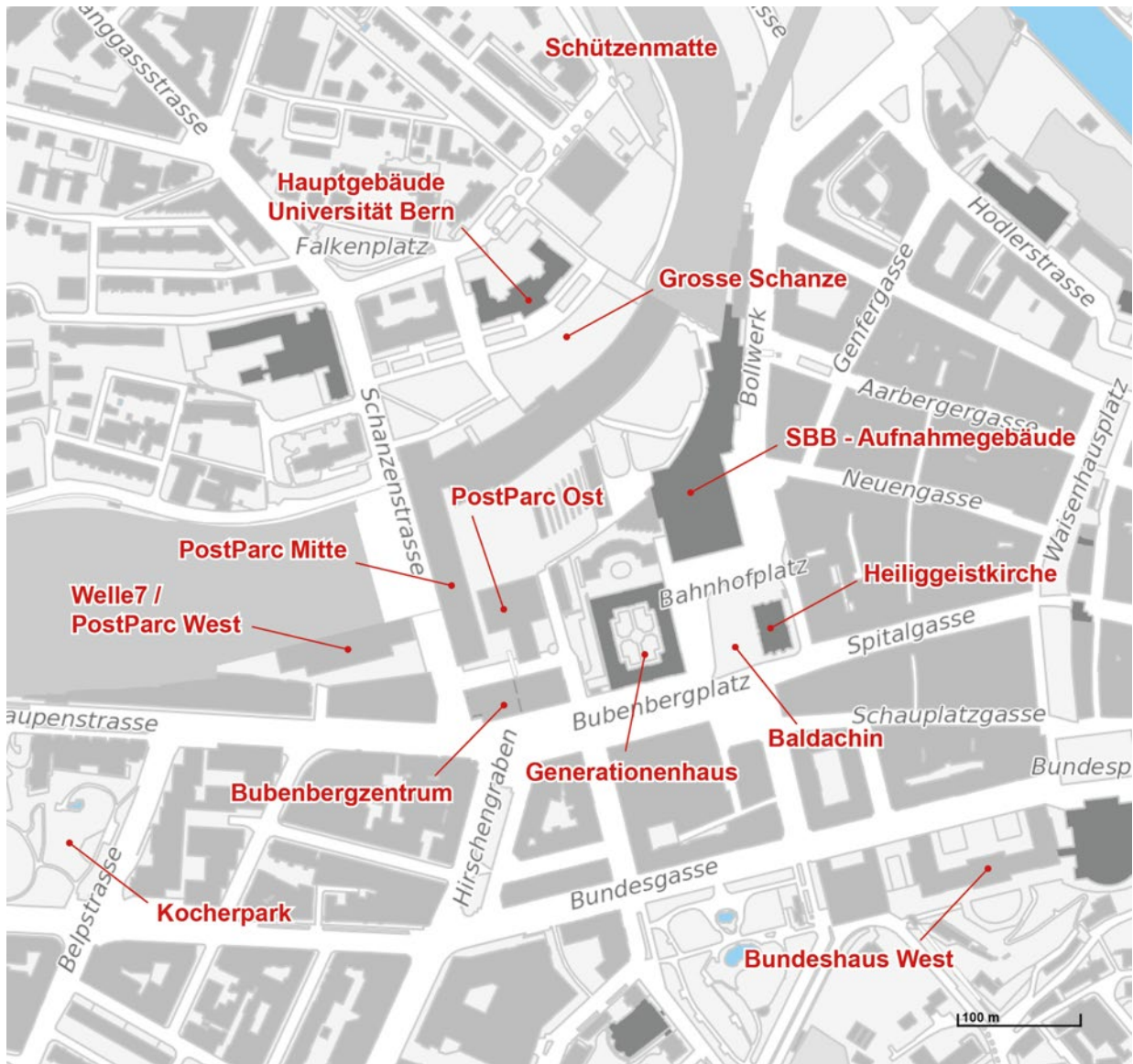


Abbildung 1: Übersicht Planungsgebiet

Der Berner Stadtrat anerkannte die grosse Bedeutung dieses zentralen Gebiets. Er forderte zur Beurteilung und Kreditgenehmigung der zu erarbeitenden Bauprojekte ZBBS eine Gesamtsicht und ein langfristiges Zielbild¹ für den Stadtraum Bahnhof. Die Bausteine ZBBS müssen mit diesem kompatibel sein. Er verlangte dabei die gleichwertige Berücksichtigung von Verkehr und Städtebau (SRB Nr. 2018-189, Nr. 2018-190 vom 26. April 2018). Der Prozess zur Erarbeitung des Zielbildes wird durch das Stadtplanungsamt geleitet. Eine besondere Herausforderung in der Erarbeitung einer solchen langfristigen Vision für den gesamten Raum liegt in der gebührenden Berücksichtigung bereits laufender Projekte mit sehr unterschiedlichen Planungshorizonten. Der Planungsprozess «Stadtraum Bahnhof – langfristiges Zielbild» wird in drei Phasen durchgeführt. Die Erarbeitung des langfristigen Zielbildes wurde im Sommer 2018 gestartet. Der Bericht zur Phase 1.1 mit dem Aufzeigen der Aufwärtskompatibilität der Bausteine ZBBS wurde

¹ Stossrichtung der langfristigen zukünftigen Entwicklung.

im Februar 2021 durch den Gemeinderat zur Kenntnis genommen (GRB Nr. 2021-122 vom 17. Februar 2021). In der aktuellen Phase 1.2 wurde eine Testplanung durchgeführt.

1.1.1.1 Phase 0

Die Phase 0 diente der Erarbeitung des Projekthandbuchs und der Aufbereitung der Planungsgrundlagen.

1.1.1.2 Phase 1.1

Die Phase 1 diente der Erarbeitung des langfristigen Zielbildes. Sie war unterteilt in eine Phase 1.1, in der Szenarien einer zukünftigen Entwicklung erarbeitet wurden und auf deren Basis die Kompatibilität der Bausteine ZBBS mit dieser Entwicklung aufgezeigt wurde. Aus Phase 1.1 liegt ein Bericht vor, der aus einer Gesamtschau heraus eine Antwort zur Aufwärtskompatibilität der Bausteine ZBBS gibt. Anhand mehrerer Zielbildvarianten konnte der Nachweis der Aufwärtskompatibilität plausibel bestätigt werden.

1.1.1.3 Phase 1.2

In der Phase 1.2 wurden die möglichen Entwicklungen im Rahmen eines Testplanungsverfahrens eruiert und vertieft. Die in der Phase 1.1 aufgeworfenen oder offen gebliebenen Fragen und Prüfaufträge sollten beantwortet, beziehungsweise weiterbearbeitet werden.

1.1.1.4 Phase 2

In der noch ausstehenden Phase 2 sollen die zentralen Inhalte aus der Phase 1.2 in ein kommunales Planungsinstrument überführt werden, voraussichtlich in einen behördenverbindlichen Richtplan. Dieser soll aufzeigen, wie städtebauliche, gestalterische, denkmalpflegerische, betriebliche, verkehrliche, soziale und stadtklimatische Vorgaben und Anliegen räumlich und zeitlich aufeinander abgestimmt werden und sich zu einem Gesamtbild fügen können.

1.2 Gegenstand der Testplanung

Im Rahmen der Testplanung sollten überzeugende Organisations- und Gestaltungsvorschläge für den Stadtraum Bahnhof Bern entwickelt werden. Dabei waren städtebauliche, gestalterische, denkmalpflegerische, betriebliche, verkehrliche, soziale und stadtklimatische Vorgaben zu beachten.

1.2.1 Zielsetzungen

Die Phase 1.1 hatte neben einem Variantenfächer an möglichen Zielbildern auch verschiedene Fragen (z.B. betreffend Materialisierung/Pflasterung, Verkehrsführung, Lage von Haltestellen etc.) aufgeworfen (vgl. Bericht zur Phase 1.1 vom 11. Februar 2021). In der Phase 1.2 wurde ein Testplanungsverfahren mit drei Teams durchgeführt. Ziel der Testplanung war es, im Dialog mit einem Beurteilungsgremium den Lösungsfächer aus der Phase 1.1 auf konzeptioneller Ebene im Hinblick auf die aufgeworfenen Fragen kritisch zu überprüfen. Für die spezifischen Teilräume und Themenfelder sollten auf den Gesamttraum abgestimmte Lösungen erarbeitet werden. Die Ergebnisse der Testplanung werden im vorliegenden Synthesebericht zusammengefasst. Der

Synthesebericht wird durch den Gemeinderat verabschiedet. Dieser wird anschliessend den Auftrag für die Erarbeitung des kommunalen Richtplans auslösen.

1.2.2 Aufgabenstellung Testplanung

Es galt verschiedene Leitplanken sowie Resultate laufender oder bereits abgeschlossener Verfahren zu berücksichtigen. Die Erwartungen des Gemeinderates aus Phase 1.1 waren als verbindliche Grundlagen zu berücksichtigen. Weiter galt es, die Bausteine 1-4 der Verkehrsmassnahmen ZBBS als verbindliche Grundlagen beizubehalten. Die Aufgabenstellung der Testplanung für den gesamten Bearbeitungsperimeter umfasste folgende Themen:

- Entwickeln einer gesamtheitlichen Vision (Bebauung, Freiraum, Verkehr) für den Stadtraum Bahnhof
- Qualitativ hochwertige Gestaltung der Freiräume innerhalb des UNESCO-Perimeters unter Berücksichtigung stadtklimatischer und baukultureller Aspekte, insbesondere der UNESCO-Anforderungen
- Umverteilung von Flächen zugunsten ÖV, Fussgängerinnen/Fussgänger und Velofahrenden
- Gewährleistung der Qualität der Umsteigebeziehungen, der Wartebereiche sowie der Anbindung von städtischem ÖV, Fuss- und Veloverkehr an den Bahnhof Bern
- Aufzeigen Linienführung ÖV sowie Haltestellen- und Umsteigeconzept
- Aufzeigen der Wunschlinien Fuss- und Veloverkehr
- Erarbeitung Nutzungskonzept für den gesamten Raum
- Materialisierung der Strassenräume
- Ausweisen von Bereichen mit Aufenthaltsqualität
- Aufwertung für Gastronomie und Detailhandel

Das Gebiet war zunächst als Gesamtraum zu analysieren und seine Werte waren zu identifizieren. Dabei war der integralen und durchgehenden Gestaltung von Strassen- und Platzräumen hohe Bedeutung zuzumessen. Bei der Untersuchung der Teilräume durfte die Gesamtsicht nicht vergessen gehen. Erkenntnisse aus den einzelnen Teilräumen hatten sich an den Zielen einer gesamtheitlichen Konzeption zu orientieren.

1.2.2.1 Untersuchung in Teilräumen

Verschiedene Themen waren für die nachstehenden Teilräume zu vertiefen.

- 1 Bahnhofplatz
- 2 Bubenbergplatz
- 3 Hirschengraben
- 4 Bollwerk
- 5 Burgerspittel und Umgebung
- 6 Grosse Schanze / Bahnhofplattform
- 7 Schanzenstrasse
- 8 Laupenstrasse / Belpstrasse
- 9 Bundesgasse / Schwanengasse / Wallgasse / Christoffelgasse

Für die genannten Teilräume waren jeweils spezifische Empfehlungen zu beachten und die im Verfahrensprogramm aufgeführten Punkte zu untersuchen. Im Rahmen der Testplanung wurde untersucht, welche Rahmenbedingungen künftig planungsrechtlich gesichert werden müssen und in welchen Teilräumen und bei welchen Aspekten welche Planungsspielräume bestehen.

1.2.3 Bearbeitungsperimeter, Betrachtungsperimeter und Teilräume

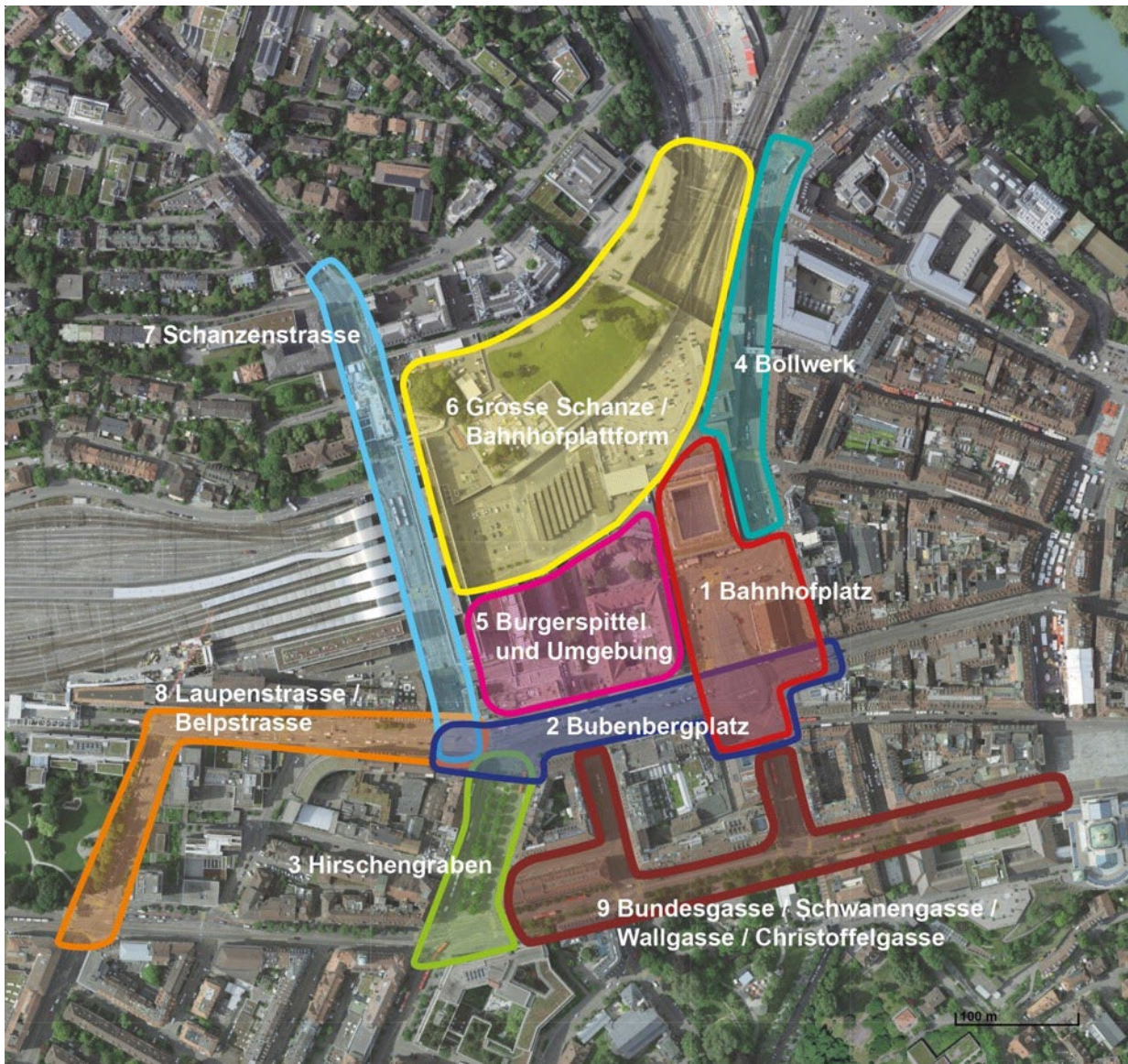


Abbildung 2: Bearbeitungsperimeter mit Teilräumen

Abbildung 2 zeigt den Bearbeitungsperimeter der Testplanung mit den verschiedenen Teilräumen, die im Verfahrensprogramm näher beschrieben sind. Als Summe der Teilgebiete umfasst der Bearbeitungsperimeter ein Gebiet von ungefähr 15 bis 20 Hektaren Fläche. Der Betrachtungsperimeter musste durch die Bearbeitungsteams je nach Fragestellung weiter oder enger gefasst werden. Das Beurteilungsgremium machte dazu im Vorfeld keine Vorgaben.

2 Verfahren

2.1 Auftraggeberin

Auftraggeberin und Veranstalterin des Verfahrens war die

Stadt Bern
Präsidialdirektion
Stadtplanungsamt SPA
Zieglerstrasse 62
Postfach
3000 Bern 1

vertreten durch

- Stefan Lauber, Bereichsleiter Freiraum
- Moritz Iseli, Bereich Freiraum, Projektleiter Stadtraum Bahnhof

2.2 Art des Verfahrens

Die Auftraggeberin führte eine Testplanung im Einladungsverfahren gemäss SIA 143 (2009) in freihändiger Vergabe im Sinne des öffentlichen Beschaffungsrechts (IVöB 2019) durch. Die Auftraggeberin erklärte die Ordnung SIA 143, Ausgabe 2009, für verbindlich. Das Verfahren unterstand dem öffentlichen Beschaffungswesen. Das Verfahren war nicht anonym.

Da es bei der Aufgabenstellung im Wesentlichen um die Realisierung eines Vorhabens mit komplexen Rahmenbedingungen handelte, eine Abstimmung der unterschiedlichen Aspekte der Siedlung, des Freiraums, des Verkehrs und der Wirtschaftlichkeit erfolgen musste sowie die dazugehörigen städtebaulichen Rahmenbedingungen flexibel angewendet werden mussten, wurde ein direkter Dialog zwischen dem Beurteilungsgremium und den Teilnehmenden als zielführend erachtet. Die Testplanung in der vorgeschlagenen Form war dazu das geeignete Verfahren.

2.3 Stufen

Das Testplanungsverfahren wurde einstufig durchgeführt.

2.4 Weiterbearbeitung

Mit der Schlussabgabe der einzureichenden Unterlagen und der Schlusspräsentation im Beurteilungsgremium war das Verfahren der Testplanung für die Bearbeitungsteams abgeschlossen. Die Erkenntnisse und Empfehlungen des Beurteilungsgremiums sind im vorliegenden Synthesebericht zusammengefasst. Der Synthesebericht bildet die Grundlage für weitere Planungsschritte und -instrumente. Den Bearbeitungsteams wurde kein substanzieller Folgeauftrag in Aussicht gestellt. Die erarbeitete Synthese wird in einer anschliessenden Projektphase in ein kommunales Planungsinstrument, voraussichtlich in einen kommunalen Richtplan, überführt.

Die Teams, einschliesslich der Teammitglieder der Testplanung, gelten hinsichtlich der Teilnahme an nachgelagerten Wettbewerbsverfahren oder Vertiefungsarbeiten für einzelne Bereiche und / oder Siedlungsteile als nicht vorbefasst. Die Ergebnisse von den in der vorangehenden Stufe erarbeiteten Planungen und Studien (Phase 1.1 des Planungsprozesses Stadtraum Bahnhof) wurden jeweils allen Teilnehmenden zugänglich gemacht.

2.5 Fragen

Die Bearbeitungsteams hatten die Möglichkeit per E-Mail Fragen zum Verfahren zu stellen. Die Fragen wurden durch das Beurteilungsgremium schriftlich beantwortet und in anonymisierter Form allen Planungsteams zugänglich gemacht.

2.6 Sprache

Die Verfahrenssprache war deutsch.

2.7 Teilnahmeberechtigung

Zur Teilnahme am Verfahren waren die von der Auftraggeberin eingeladenen Büros berechtigt (siehe Kapitel 2.8).

2.8 Eingeladene Büros

Es wurden die folgenden Arbeitsgemeinschaften aus den Bereichen Städtebau / Architektur, Landschaftsarchitektur und Verkehrsplanung zur Teilnahme eingeladen.

Primäre Bearbeitungsteams:

Team A

- CCHE Zürich (Architektur / Städtebau und Landschaftsarchitektur)
 - Franziska Lakomski
 - Hannes Ehrensperger
 - Joel Engler
 - Coralie Cuendet
 - Paul Gutleben
 - Daphné Hagiage
 - Jana Maria Schiefer
 - Borja Rodil-González
 - Louisa Rauch
 - Camille Lesonneur
 - Victor Perrin
- TEAMverkehr (Verkehrsplanung)
 - Oscar Merlo
 - David Bomatter

Team B

- Smarch – Mathys & Stücheli Architekten (Architektur / Städtebau)
 - Ursula Stücheli
 - Beat Mathys
 - Ying Xian Du
 - Rosa-Maria Mavonga
- DUO Architectes Paysagistes / Landschaftsarchitekten (Landschaftsarchitektur)
 - Magda Sikorska
 - Remi Douce
 - Sandra Kieschnik
- Kontextplan (Verkehrsplanung)
 - Dominik Christen
 - Markus Hofstetter
 - Steven Kappeler
 - Tobias Schneider
- Kontextplan (Sozialraum)
 - Stephanie Tuggener
 - Jowita Nicolaus

Team C

- Kast Käppeli Architekten (Architektur / Städtebau)
 - Daniel Kast
 - Thomas Käppeli
 - Ana Carvalho
 - Christian Zeier
- Bryum (Landschaftarchitektur)
 - Daniel Baur
 - Rhea Mollet
 - Noémie Stalder
- Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure (Verkehrsplanung)
 - Stefan Gantenbein

Das Beurteilungsgremium behält sich vor, bei Absage eines Büros oder einer Arbeitsgemeinschaft den frei gewordenen Platz mit einem anderen Büro bzw. einer anderen Arbeitsgemeinschaft zu besetzen.

2.9 Teambildung

Die Zusammenstellung der Arbeitsgemeinschaften mit Büros aus den Fachrichtungen Städtebau / Architektur, Landschaftsarchitektur und Verkehr wurde durch die Auftraggeberin und das Beurteilungsgremium vorgenommen. Es wurde erwartet, dass in den Teams die Fachkompetenzen Sozialraumplanung, Denkmalschutz und Stadtklima abgedeckt werden.

2.10 Teilnahme an Veranstaltungen

Es wurde vorausgesetzt, dass die Teams an der Startveranstaltung, den Zwischenpräsentationen sowie der Schlussveranstaltung mit jeweils mindestens zwei Vertreter*innen teilnehmen. Es stand den Teams frei, im Vorfeld der Veranstaltungen oder auch danach weitere Ortsbesichtigungen durchzuführen.

2.11 Beurteilungsgremium

Für die fachliche Begleitung der Testplanung wurde ein Beurteilungsgremium gemäss den Empfehlungen der Ordnung SIA 143 und mit Vertretung der kantonalen Denkmalpflege zusammengesetzt.

Fachexpertinnen und -experten (stimmberechtigt):

- Fritz Schär, Experte Städtebau/Architektur (Vorsitz)
- Peter Baumgartner, Experte Denkmalpflege
- Denise Belloli, Expertin Verkehr
- Susanne Fischer, Expertin Klima
- Toni Weber, Experte Landschaftsarchitektur
- Joëlle Zimmerli, Expertin Sozialraum

Sachexpertinnen und -experten (stimmberechtigt):

- Heinrich Sauter, Hochbau Stadt Bern HSB, Bereichsleiter Vorstudien + Wettbewerbe
- Michael von Allmen, Denkmalpflege Stadt Bern DPF, Bauberater
- Sergio Rizzoli, BERNMOBIL, Leiter Netzmanagement
- Tobias Würsch, Stadtgrün Bern SGB, Bereichsleiter Entwicklung + Realisierung
- Karl Vogel, Verkehrsplanung Stadt Bern VP, Amtsleiter
- Mark Werren, Stadtplanungsamt Bern SPA, Amtsleiter (bis Juni 2023)
- Simon Mosimann, Tiefbauamt Stadt Bern TAB, Projektleiter Projektierung + Realisierung

Ersatzvertretungen (stimmberechtigt im Ersatzfall):

- Stefan Lauber, Stadtplanungsamt Bern SPA, Bereichsleiter Freiraum
- Moritz Iseli, Stadtplanungsamt Bern SPA, Bereich Freiraum, Projektleiter Stadtraum Bahnhof

Beratende Mitglieder (nicht stimmberechtigt)

- Jeanette Beck, Stadtplanungsamt Bern SPA, Amtsleiterin (ab Juli 2023)
- Daniel Blumer, Vertretung Quartierorganisationen Stadtteile II und III
- Patrick Krebs, Vertretung Quartierorganisation Stadtteil III
- Jurgen Mesman, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination AÖV, Abteilungsleiter Angebot + Infrastruktur

Bei Bedarf konnten weitere Expert*innen beratend hinzugezogen werden.

Beisitzende Mitglieder (nicht stimmberechtigt)

- Claudio Campanile, Campanile Michetti Architekten (Auftragnehmede UNESCO-Mangagementplan)

2.12 Stakeholdergruppen

Es wurden zwei Stakeholdergruppen definiert, die konsultativ in das Verfahren einbezogen wurden. In allen drei Projektphasen (Vorbereitung, Durchführung und Synthese) sollten die Stakeholdergruppen die Möglichkeit erhalten, sich zum Verfahren, den Zwischenergebnissen bzw. den Erkenntnissen zu äussern. Die Rückmeldungen wurden angehört und dem Beurteilungsgremium und den Bearbeitungsteams kondensiert übermittelt.

Stakeholdergruppe 1, Interessenvertretungen:

- Regionalkonferenz Bern-Mittelland
- Quartierorganisationen:
 - Vereinigte Altstadtleute
 - QLE (Länggasse)
 - QM3 (Hirschengraben)
- Planung und Architektur:
 - Architekturforum Bern
 - Berner Heimatschutz
 - Gesellschaft Stadt- und Landschaftsentwicklung
 - Lares
 - PKBB
- ÖV:
 - Pro Bahn Schweiz
 - IG ÖV
- MIV:
 - TCS
- FVV:
 - VCS
 - Pro Velo
 - Fussverkehr Kanton Bern
- Detailhandel:
 - Bern City
 - KMU Stadt Bern
- Weitere Organisationen
 - Läubigi Stadt
 - Hauseigentümergeverband
 - Rat für SeniorInnen
 - Jugendrat
 - Bollwerkstadt
 - Pinto
 - Vereinigung Berner Gemeinwesenarbeit VBG
 - Schweizerischer Werkbund
 - Procap – Für Menschen mit Handicap
 - Behindertenkonferenz Stadt und Region Bern BRB

Stakeholdergruppe 2, Grundeigentümerschaften:

- SBB Immobilien
- Kanton (AGG) / Universität
- Burgergemeinde Bern
- Grosse Schanze AG
- Post Immobilien

2.13 Verfahrensbegleitung

Die Veranstalterin wurde im Verfahren durch BHP Raumplan AG, Bern, unterstützt und begleitet:

- Yvonne Urwyler, Projektleitung
- Xavier Maurhofer, Sachbearbeitung
- Francesca Andermatt, Sachbearbeitung
- Georg Tobler, Stv. Projektleitung/Beratung

Die Verfahrensbegleitung war zuständig für sämtliche Anfragen im Zusammenhang mit dem Verfahren.

2.14 Kommunikation und Partizipation

Der Einbezug der Stakeholdergruppen wurde vorbereitet, moderiert und dokumentiert durch:

- Walter Schenkel, Synergo
- Cordelia Polinna, Urban Catalyst Studio / _fwd – forward Planung & Forschung

2.15 Befangenheit und Ausstandsgründe

Betreffend Befangenheit und Ausstandsgründen galt für alle Beteiligten Art. 12.2 der SIA-Ordnung 143 für Architektur- und Ingenieurstudienaufträge (Ausgabe 2009). Vergleiche dazu auch die Wegleitung «Befangenheit und Ausstandsgründe» der SIA-Kommission für Architektur- und Ingenieurwettbewerbe (Ausgabe 2008).

2.16 Entschädigung

Den teilnehmenden Bearbeitungsteams wurde nach der vollständigen Abgabe der verlangten Unterlagen egalitär eine Pauschalentschädigung von 80'000.- Franken exkl. MwSt. (7.7%) entrichtet. Die Aufteilung der Entschädigung innerhalb der Teams war innerhalb der Teams auszuhandeln und von diesen selbst vorzunehmen.

2.17 Urheberrecht und Eigentumsverhältnisse

Die eingereichten Unterlagen gingen in das Eigentum der Auftraggeberin über und können zur Illustration verwendet und publiziert werden. Das Urheberrecht an den Studien verbleibt bei den Teilnehmenden (Art. 26.1 Ordnung SIA 143; Ausgabe 2009). Bei der Publikation der Projekte werden die Urheberrechte der Bearbeitungsteams gewährleistet. Die Studienergebnisse wurden im vorliegenden Synthesebericht zusammengefasst und können im Rahmen von nachfolgenden Planungsschritten durch Dritte verwendet und verändert werden (Art. 26.3 Ordnung SIA 143; Ausgabe 2009).

2.18 Vertraulichkeit und Öffentlichkeit

Die Teilnehmenden verpflichteten sich, alle erhaltenen Daten und Berichte vertraulich zu behandeln und nach Beendigung des Auftrags zu löschen und erkannten an, dass eine Weitergabe oder Weiterverwendung der zur Verfügung gestellten Daten nicht erlaubt ist.

2.19 Verbindlichkeit und Rechtsschutz

Die Bestimmungen des Programms, die Fragenbeantwortung sowie die Erkenntnisse aus den Zwischenbesprechungen waren für die Veranstalterin, das Beurteilungsgremium und die Teilnehmenden verbindlich. Mit der Teilnahme an der Testplanung anerkannten die Teilnehmenden ausdrücklich die darin festgehaltenen Bedingungen, Abläufe und Verfahren sowie die Entscheide des Beurteilungsgremiums in Ermessen.

2.20 Ablauf der Testplanung

Vorbereitung Testplanungsverfahren

Anfragen Bearbeitungsteams	Juli 2022
Erarbeitung Entwurf Verfahrensprogramm	bis FR 12. August 2022
Programmsitzung 1 mit Beurteilungsgremium	DO 25. August 2022
Echoraum 1 zum Verfahrensprogramm mit Einbezug Stakeholdergruppen 1 und 2	DO 22. September 2022
Prüfung Verfahrensprogramm durch SIA	Oktober 2022
Programmsitzung 2 mit Beurteilungsgremium	MI 26. Oktober 2022

Durchführung Testplanung

Startworkshop mit den Bearbeitungsteams	MI 23. November 2022
Schriftliche Fragenstellung der Bearbeitungsteams	Bis FR 9. Dezember 2022
Schriftliche Fragenbeantwortung durch das Beurteilungsgremium	Bis FR 23. Dezember 2022
1. Zwischenbesprechung mit dem Beurteilungsgremium	DI 31. Januar 2023
Zustellung schriftlicher Zwischenbericht	MI 8. Februar 2023
2. Zwischenbesprechung mit dem Beurteilungsgremium	DI 28. März 2023
Echoraum 2 zu den Zwischenergebnissen mit Einbezug Stakeholdergruppen 1 und 2	DO 30. März 2023
Zustellung schriftlicher Zwischenbericht	DO 6. April 2023
Schlussabgaben	FR 5. Mai 2023
Schlusspräsentation im Beurteilungsgremium	DI 9. Mai 2023

Synthese

Start Synthesephase mit Beurteilungsgremium	FR 26. Mai 2023
Entwurf Synthesebericht	Anfang August 2023
Zwischenbesprechung mit Beurteilungsgremium	MI 23. August 2023
Echoraum 3 zu den Schlussergebnissen mit Einbezug Stakeholdergruppen 1 und 2	MI 6. September 2023
Ergänzung, Überarbeitung Synthesebericht	Bis 12. Oktober 2023
Schlussbesprechung Beurteilungsgremium	MO 23. Oktober 2023
Verabschiedung Synthesebericht durch Beurteilungsgremium	FR 24. November 2024

2.21 Information, Konsultation und Partizipation

Im Rahmen der Testplanung wurden verschiedenen Veranstaltungen zur Beteiligung und Information der Stakeholder (vgl. Kap. 2.12) durchgeführt.

Echoräume 1-3

Die Stakeholdergruppen 1 und 2 wurden dreimal gemeinsam zu einem Echoraum eingeladen. Im Rahmen dieser Veranstaltungen wurde den Teilnehmenden jeweils der aktuelle Stand des Verfahrens vorgestellt, damit sie diesen kritisch reflektieren konnten. Es bestand die Möglichkeit mündliche und schriftliche Rückmeldungen zuhanden der Projektleitung, der Verfahrensbegleitung und natürlich des Beurteilungsgremiums sowie der Bearbeitungsteams zu geben.

Die Echoräume sowie deren Resultate wurden jeweils in Form eines ausführlichen Berichtes dokumentiert. Die Rückmeldungen der Stakeholder wurden dem Beurteilungsgremium und den Bearbeitungsteams zur Verfügung gestellt und hatten damit auch Einfluss auf die Fragestellung, den zweiten Zwischenbericht und die Synthese.

Der erste Echoraum fand am *22. September 2022* statt und in diesem Rahmen wurden den Stakeholdern ein erstes Mal die Zielsetzung, der Perimeter und die zentralen Fragestellungen vorgestellt.

Der zweite Echoraum fand zwei Tage nach der zweiten Zwischenbesprechung am *30. März 2023* statt und bot die Gelegenheit erste Zwischenresultate der Testplanung mit den Stakeholdern zu spiegeln.

Der dritte Echoraum vom *6. September 2023* diente der Vorstellung der Testplanungsergebnisse sowie der Präsentation des aktuellen Standes der wichtigsten Stossrichtungen der noch laufenden Synthesearbeiten.

Individuelle Gespräche

Zusätzlich zu den Echoräumen fanden während des Verfahrens auf Anfrage individuelle Gespräche mit der Bürgergemeinde Bern, KMU Stadt Bern, Grosse Schanze AG, SBB Immobilien und SBB Infrastruktur statt.

Forum

Für den Zeitraum nach Abschluss der Synthesephase (ca. Januar 2024) ist die Durchführung eines öffentlichen Forums vorgesehen, in dessen Rahmen der breiten Öffentlichkeit sowohl die Resultate der Testplanung, wie auch das Ergebnis der Synthese präsentiert werden.

3 Aufgabenstellung

Die nachfolgenden Erwartungen und Vorgaben an die Testplanung basieren auf dem Verfahrensprogramm vom 31. Oktober 2022 und dem Erkenntnisstand zu diesem Zeitpunkt.

3.1 Erwartungen des Gemeinderates²

Bei seinen Erwartungen für die vorliegend dokumentierte Testplanung (Phase 1.2) liess sich der Gemeinderat von folgender Überzeugung leiten: Der Bahnhof und sein Umfeld sind wichtiger Bestandteil des UNESCO-Weltkulturerbes, Teil des urbanen Zentrums sowie ein zentraler ÖV-Umsteigeplatz. Damit sind entsprechend vielfältige Anforderungen an den öffentlichen Raum verbunden. Diesen Anforderungen muss der Stadtraum Bahnhof auch in Zukunft gerecht werden und sich als Visitenkarte und Tor zur Stadt Bern in die Zukunft entwickeln können. Zentral waren dem Gemeinderat dabei folgende Eckwerte, die er zum Teil bereits im Stadtentwicklungskonzept Bern 2016 (STEK 2016) behördenverbindlich festgelegt hatte:

- «Innerhalb des Perimeters des UNESCO-Welterbes erfüllt die Gestaltung der Freiräume höchste gestalterische und baukulturelle Ansprüche» (STEK 2016, S. 65).
- «Damit der Stadtraum Bahnhof in seiner Funktion als Eingangspforte zur Stadt wahrgenommen und entsprechend genutzt werden kann, soll eine Umverteilung der Flächen und Prioritäten zugunsten des ÖV, der Fussgängerinnen und Fussgänger und der Velofahrenden erfolgen» (STEK 2016, S. 65).
- Die Qualität der Umsteigebeziehungen und der Wartebereiche sowie die Anbindung des städtischen ÖV und des Fuss- und des Veloverkehrs an den Bahnhof müssen gewährleistet sein.
- Die Verkehrsmassnahmen ZBBS sind, wie im Bericht zur Phase 1.1 dargelegt und vom Gemeinderat mit GRB 2019-1680 vom 11. Dezember 2019 zuhanden der ZBB-Abstimmungsvorlage zur Kenntnis genommen, mit den entworfenen, langfristigen Zielbildern kompatibel. Sie sind daher in den weiteren Arbeiten als Grundlage zu berücksichtigen.
- Die zeitgemässe Anbindung des Veloverkehrs an den Bahnhof Bern hat für den Gemeinderat hohe Priorität. Dazu zählt auch ein gut ausgebautes Angebot an Veloabstellanlagen.
- Die Anforderungen an das UNESCO-Label sind ebenfalls prioritär zu berücksichtigen. Dabei sind Lösungen zu finden, die den Nutzungsbedürfnissen im Bahnhofumfeld bestmöglich entsprechen. Den vorläufigen Verzicht auf Pflästerungen von Fahrbahnen und Tramtrassen hat der Gemeinderat mit GRB 2020-104 am 29. Januar 2020 beschlossen. Einer grossflächigen Pflästerung im Umfeld des Bahnhofs steht er derzeit angesichts der Nutzungsbedürfnisse eher skeptisch gegenüber.
- Die Schaffung einer breiten Mittelzone auf dem Bubenbergplatz, welche auch die Platzierung des Bubenberg-Denkmal an seinem Originalstandort ermöglichen würde, soll im Rahmen des Planungsprozesses Stadtraum Bahnhof als Variante geprüft werden.
- Für die Klimaverträglichkeit des stark genutzten Bahnhofumfelds bedarf es zeitgemässer Massnahmen.

Die Arbeiten der vorliegend dokumentierten Testplanung waren auf diese Erwartungen auszurichten.

² Planungsprozess Stadtraum Bahnhof – Bericht zur Phase 1.1, Kap. 7.3 Erwartungen des Gemeinderates.

3.2 Vorgaben an die Testplanung für den Gesamtraum

Die Altstadt von Bern gehört zum Weltkulturerbe der UNESCO. Der Bearbeitungsperimeter liegt grösstenteils im UNESCO-Perimeter und hat dadurch einen hohen stadthistorischen und denkmalpflegerischen Wert. Gleichzeitig ist das Gebiet eine zentrale Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs. Die Testplanung zielt auf eine Verbesserung der städtebaulich-gestalterischen Qualität des Stadtraums Bahnhof ab, wobei die verkehrlich-funktionalen Anforderungen zu erfüllen sind. Für den Stadtraum sollen Möglichkeiten zur Anpassung an die veränderten Klimabedingungen untersucht werden. Wo solche Anforderungen aufgrund der angestrebten städtebaulich-gestalterischen Qualitäten nicht direkt erfüllbar sind, sind alternative Lösungen für die Erfüllung der verkehrlich-funktionalen und stadtklimatischen Erfordernisse aufzuzeigen.

3.2.1 Städtebau / Gestaltung

Der Stadtraum Bahnhof soll als zentraler Ankunfts- und Empfangsraum der Hauptstadt Bern ausgestaltet werden. Er soll als zentraler städtischer Raum im Bahnhofumfeld entsprechend seiner repräsentativen Funktion gestalterisch aufgewertet und als urbaner Stadtraum mit starker Identität, hoher Aufenthaltsqualität, Durchlässigkeit und nachhaltiger Mobilität entwickelt werden (STEK 2016, Vertiefungsbericht Siedlung und Freiraum, p. 58). Entsprechend gilt es, die vielfältigen städtebaulich-gestalterischen und verkehrlich-funktionalen Anforderungen gegeneinander abzuwägen.

Der Stadtraum ist als Freiraum zu denken. Der Freiraum soll nicht Restraum sein, sondern Qualitätsraum. Grossen, zusammenhängenden und gut nutzbaren Flächen, die die städtebauliche Struktur stärken, ist gegenüber fragmentierten Freiflächen der Vorzug zu geben. Eine die Teilräume übergreifende Betrachtung der Achse Bollwerk-Christoffelgasse (entlang früherer Stadtmauern) ist in die Überlegungen einzubeziehen. Die Schaffung rückwärtiger Räume und Raumnischen respektive von Unsicherheitsräumen ist durch hohe Durchlässigkeit oder die aktive Bespielung mit publikumswirksamen Nutzungen möglichst zu verhindern.

Innerhalb des Perimeters des UNESCO-Welterbes muss die Gestaltung der Freiräume höchste gestalterische und baukulturelle Ansprüche erfüllen (STEK 2016, Gesamtbericht p. 65). Bestehende Qualitäten sind zu erkennen, erhalten, zu stärken und sorgfältig weiter zu entwickeln. Dabei stellt die profunde historische Analyse eine unabdingbare Grundlage dar.

Im gesamten Perimeter sind die stadtklimatische Wirkung von Materialisierung, Bepflanzung und Wasserhaushalt als solche, wie auch im Hinblick auf die Nutzungsqualität zu berücksichtigen und für alle Tages- und Jahreszeiten nutzbare soziale Räume vorzusehen.

Damit der Stadtraum Bahnhof in seiner Funktion als Eingangspforte zur Stadt wahrgenommen und entsprechend genutzt werden kann, soll eine Umverteilung von Flächen und Prioritäten zugunsten des ÖV, der Fussgängerinnen und Fussgänger und der Velofahrenden erfolgen (STEK 2016, Gesamtbericht p. 65). Anlieferungs- und Versorgungsverkehr sind angemessen zu berücksichtigen (STEK 2016, Vertiefungsbericht Siedlung und Freiraum, p. 58). Durchdachte Sichtbeziehungen sollen sowohl einheimische als auch ortsfremde Zufussgehende lenken helfen und die Funktionen des Bahnhofs als Ankunfts- und Abfahrtsort unterstützen. Lage und Ausrichtung der ÖV-Haltestellen sind in Bezug auf Auffindbarkeit, Umsteigebeziehungen und städtebauliche Eingliederung zu optimieren. Anzahl und Lage der ÖV-Haltestellen richten sich nach dem künftigen ÖV-Netz und -Angebot gemäss Netzstrategie ÖV 2040.

Das Nutzungsgefüge, insbesondere auf Stadtebene, ist im Hinblick auf die Bedeutung des Raums für Durchgang und Aufenthalt mitten in der Kernstadt auszurichten. Daraus sind Vorgaben abzuleiten.

Ein zentrales denkmalpflegerisches Ziel ist die Versetzung des Adrian von Bubenberg-Denkmal vom Hirschengraben an den Original-Standort auf dem Bubenbergplatz. Der Bubenbergplatz ist zur Stärkung des UNESCO-Weltkulturerbes künftig stärker als heute als eigener, wahrnehmbarer Stadtraum und Platzraum zu gestalten. Seine Abschlüsse und Anschlusspunkte, insbesondere auch zum Bahnhofplatz sind zu definieren (vgl. Anforderungen an Teilraum Bubenbergplatz Kap. 3.1.5). Auch in den Teilräumen Hirschengraben und Bollwerk sind aus denkmalpflegerischer Sicht stadträumliche Aufwertungen zur Stärkung des UNESCO-Weltkulturerbes erforderlich (vgl. Kap. 3.1. und 3.1.8). Für die Entwicklung der Teilräume wird eine enge Abstimmung mit dem UNESCO-Managementplan (vgl. Kap. 3.2.1.5) erforderlich sein.



Abbildung 3: Historisches Foto Bubenbergplatz mit breiter Mitte und Denkmal (1903)

3.2.2 Verkehr

Es gelten folgende Randbedingungen, Voraussetzungen und Anforderungen

Bahnhof und Stadtraum:

- Die Ausgänge aus dem Bahnhof sind baulich gesetzt.
- Sichtbezüge und Durchbindungen von der oberen bzw. der unteren Bahnhofsebene müssen gewährleistet sein.
- Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) und demographische Entwicklung erfordern einen hindernisfreien Stadtraum.

Mehr Velos (auch E-Bikes):

- Anforderungen an Breite der Wege als auch Anzahl und Qualität der Abstellanlagen steigen.
- Durchfahrt Hauptrouten Länggasse-Hirschengraben und Bubenberg-Bollwerk auf separaten Fahrspuren.

*Viel mehr Fussgänger*innen:*

- ÖV-Fahrgäste und -Umsteigende benötigen kurze Umstiegswege und gute Orientierung (ÖV steht für Wege in die Region in Konkurrenz zum MIV).
- Prognose entspricht nicht dem Ziel: Für eine volle Funktionsfähigkeit des Bahnhofs müssen die vorhandenen Quell-Zielbeziehungen verändert werden, so dass punkto Personenbewegungen eine Gleichwertigkeit zwischen dem Zugang Bubenberg und dem Zugang Bahnhofplatz entsteht.

Öffentlicher Verkehr

- Als Grundlage für die Anordnung und Dimensionierung der Infrastrukturen und Verkehrsflächen des ÖV dienen das aktuelle ÖV-Netz/Angebot sowie die Netzstrategie ÖV 2040 der RKBM (vgl. Abbildungen 4 und 5).
- Lage und Linienführung einer allfälligen zweiten Tramachse (Netzstrategie ÖV 2040, S. 26 f., S. 31) sind in enger Abstimmung mit der parallel laufenden Zweckmässigkeitsbeurteilung 2. Tramachse zu berücksichtigen (vgl. Abbildung 6). Die Projektleitung stellt den Abstimmungsprozess zwischen ZMB und Testplanung sicher.
- Weiter zu beachten ist die unterschiedliche zeitliche Priorisierung der zweiten Tramachse im Westen und im Osten. Der westliche Abschnitt ist zeitlich dringender, da er der Umfahrung des bereits heute gesättigten Verkehrsraums Hirschengraben dient.
- Durch eine optimale Platzierung und Anordnung der (zukünftigen) ÖV-Haltestellen wird ausreichend Raum bereitgestellt für die prognostizierte Zunahme der ÖV-Nutzenden und werden zugleich Bereiche für Aufenthalt und Austausch geschaffen:
 - Haltestellen sind zu bezeichnen.
 - Bereiche für Aufenthalt und Austausch sind zu bezeichnen.
- Es braucht optimale Umsteigebeziehungen mit möglichst kurzen Gehdistanzen, sowohl zwischen den Tram- und Buslinien, als auch zwischen den Tram-/Buslinien und dem Fernverkehr/S-Bahn, wobei dem bipolaren System des Bahnhofs Bern (stark frequentierte Ausgänge sowohl am Hirschengraben als auch beim Bahnhofplatz) Rechnung zu tragen ist..
- Die Barrierefreiheit der Umsteigebeziehungen ist zu gewährleisten.

Netzstrategie ÖV, Zielbild für das Jahr 2040, Variante «mit Tram Köniz»

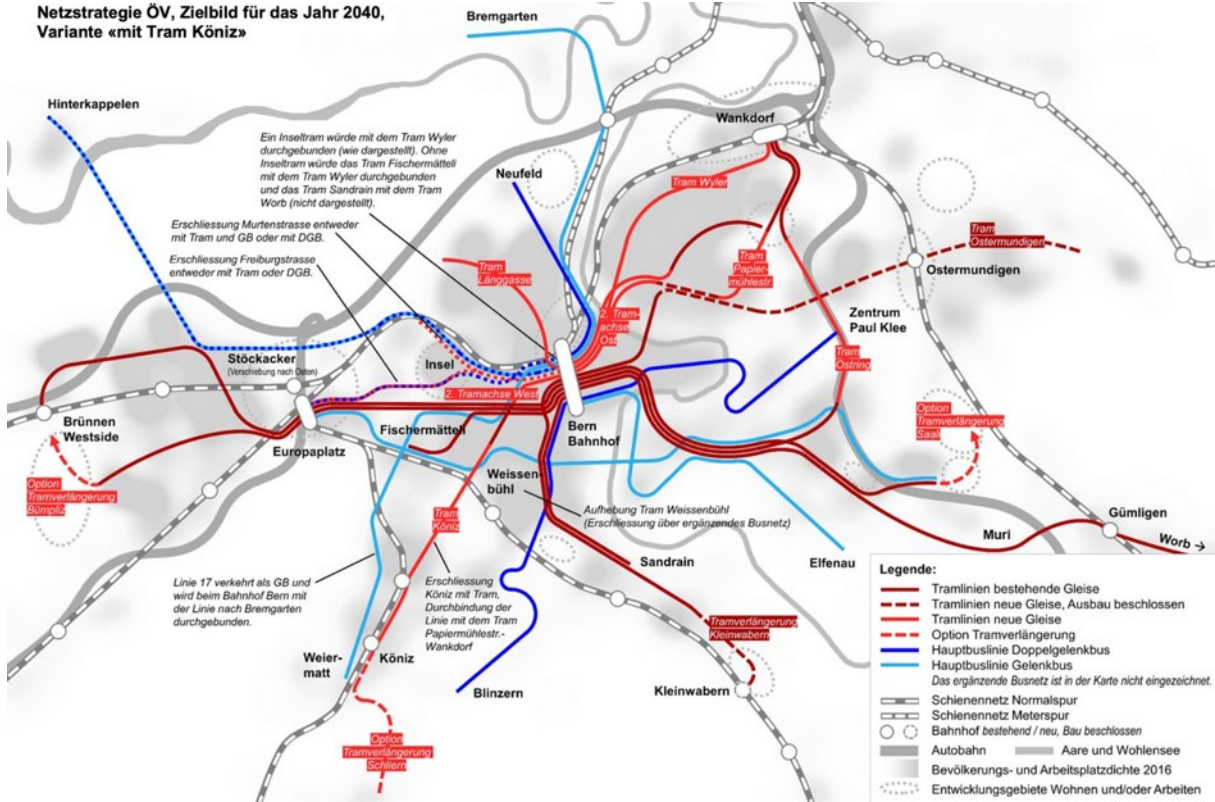


Abbildung 4: Netzplan Variante mit Tram Köniz gem. Netzstrategie ÖV 2040

Netzstrategie ÖV, Zielbild für das Jahr 2040, Variante «mit RBS-Verlängerung»

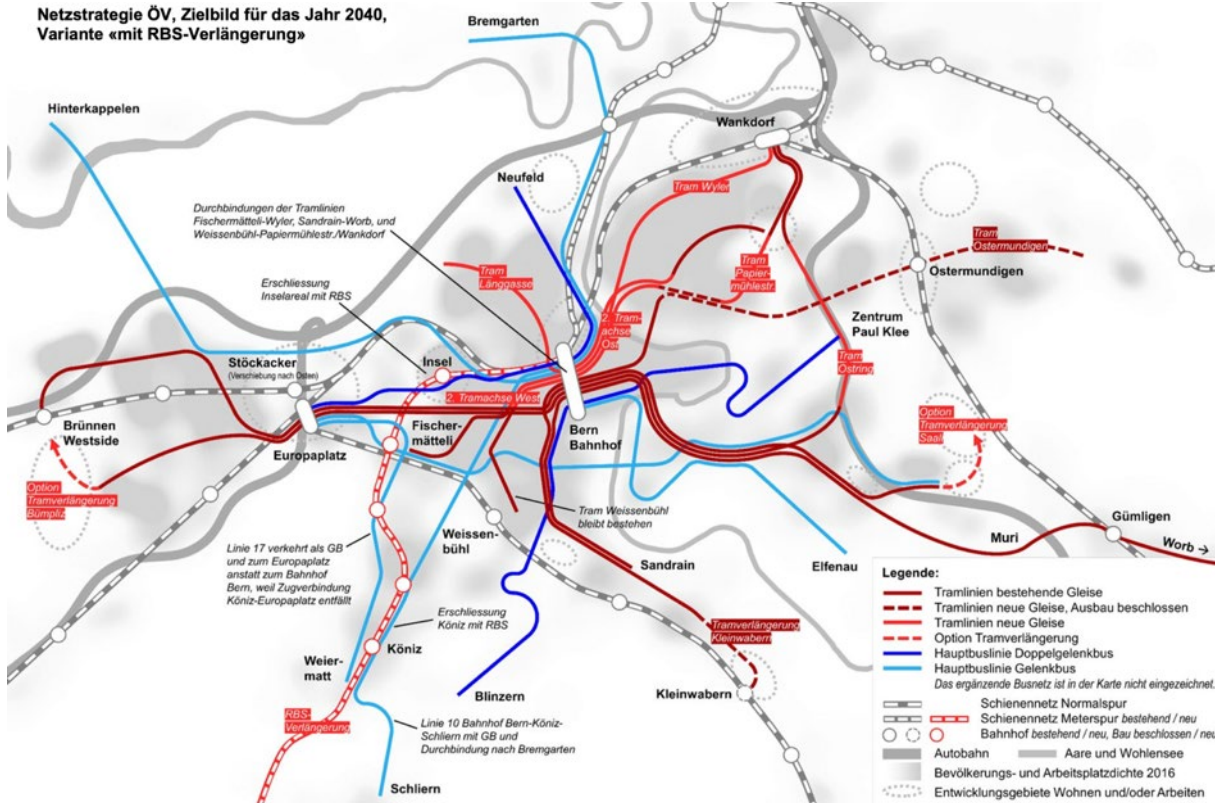


Abbildung 5: Netzplan Variante mit RBS-Verlängerung gem. Netzstrategie ÖV 2040

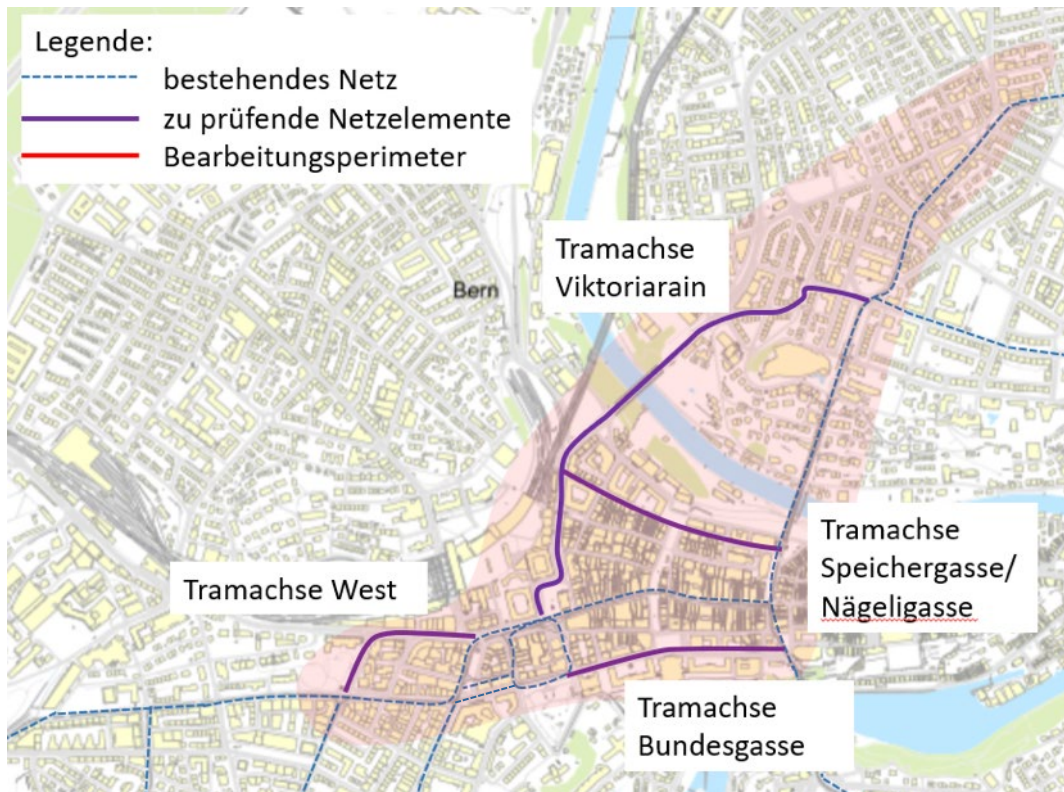


Abbildung 6: Bearbeitungsperimeter ZMB mit zu prüfenden Netzelementen

- Im Perimeter SRBB sind die erforderlichen Anlagen und Verkehrsflächen für eine wesensgerechte und effiziente Abwicklung des ÖV zur Verfügung zu stellen. Engpässe und Eigenbehinderungen des ÖV infolge zu knapp dimensionierter Anlagen und Verkehrsflächen sind zu vermeiden.
- Die notwendigen Warteräume für den ÖV sind aufrechtzuerhalten bzw. sicherzustellen. Dabei handelt es sich um separate Verkehrsflächen, d.h. Flächen ausserhalb der regulären ÖV-Fahrbahnen und -Haltestellen, wo ruhende ÖV-Fahrzeuge den übrigen Verkehr nicht beeinträchtigen.
- Für die ÖV-Linien (Tram und Bus) sind weiterhin effiziente Wendemöglichkeiten bereitzustellen, um bei geplanten und ungeplanten Störfällen die ÖV-Erschliessung sicherzustellen.
- Die geeigneten Warteräume und Wendemöglichkeiten sind im Rahmen der Testplanung zu klären und zu bezeichnen. Die Anlagen und Verkehrsflächen sind angemessen zu dimensionieren.
- Platzreserven für allfällige künftige reguläre Haltestellen wie auch für vorübergehende Haltestellen (im Falle von Verkehrsumleitungen, Trammersatz o. Ä.) sind aufrechtzuerhalten bzw. sicherzustellen.
- In Anhang 1 sind betriebliche Aspekte des ÖV im Stadtraum Bahnhof festgehalten. Es handelt sich u.a. um Hinweise über die bestehenden Warteräume und Wendemöglichkeiten im Störfall. Der Anhang 1 bezieht sich auf den Ist-Zustand, gilt aber sinngemäss auch für das künftige ÖV-Netz/Angebot gemäss Netzstrategie ÖV 2040.
- Für den Störfall „Bahnersatz“ sind ausserordentliche Haltebereiche für die entsprechenden Busse vorzusehen
- Der Witterungsschutz für wartende Fahrgäste bei den Haltestellen des ÖV ist sicherzustellen.

Veloverkehr

- Die Wunschlinien des Veloverkehrs sind darzustellen.
- Als Grundlage bezüglich Veloverkehr dient der Masterplan Veloinfrastruktur.
- Insbesondere der Radstreifen von 2.50 Metern ist als Standard auf den verschiedenen Hauptrouten und bei der Querung Bahnhofplatz / Bubenbergplatz zu berücksichtigen.
- Im Bereich des Bahnhofs besteht grosser und dringender Bedarf an zusätzlichen Veloabstellplätzen (Bedarf: 10'000 Plätze per 2030). Dieser soll durch zusätzliche Velostationen beim zukünftigen Bahnhofzugang Länggasse, am Bubenbergplatz 4b, am Bollwerk 2-8 und bei der Welle 7 (temporär) gedeckt werden.
- Die Option zusätzlicher Veloabstellplätze „Gleisplattform“ (Abbildung 7) wird nicht weiterverfolgt.
- Zu- und Wegfahrten der bestehenden und geplanten Velostationen sind zu berücksichtigen.

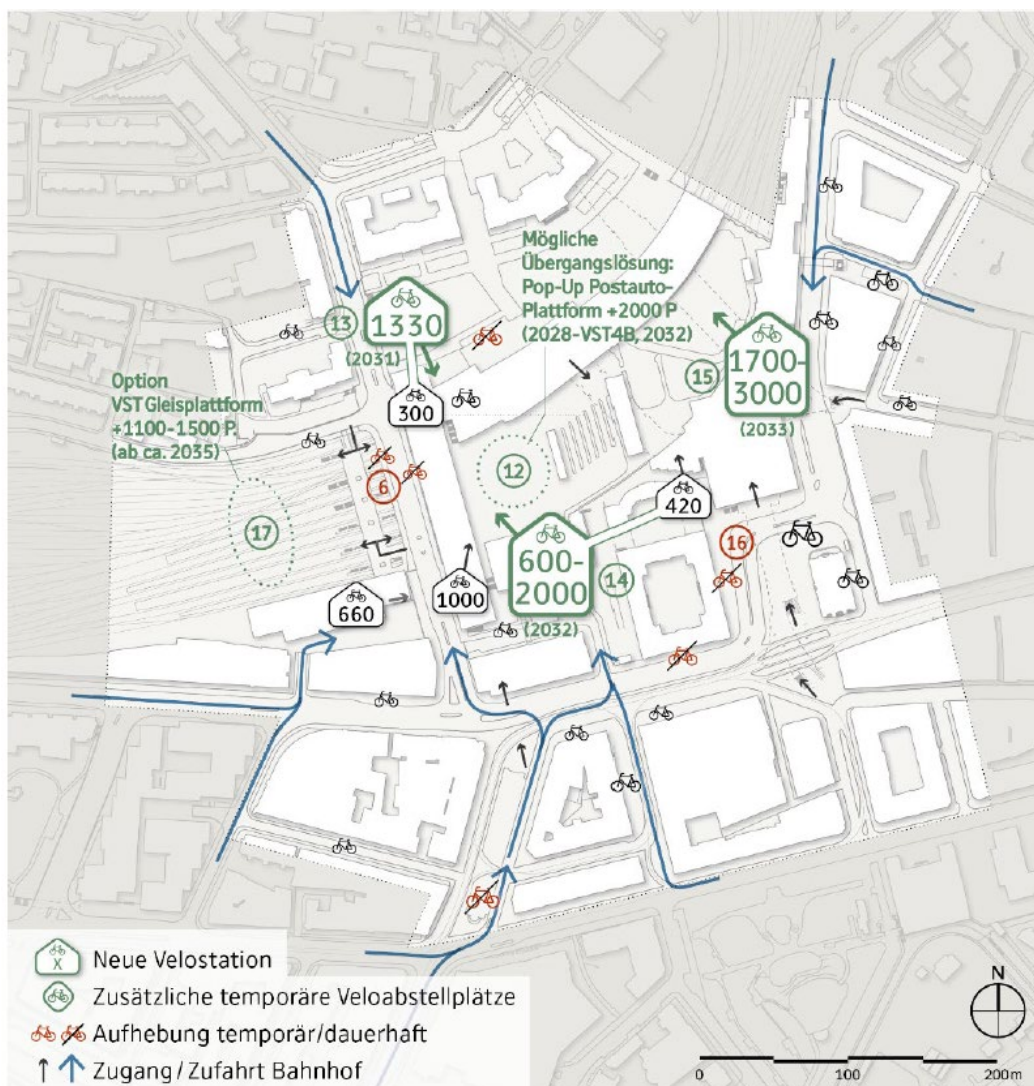


Abbildung 7: Velostationen und Veloabstellplätze nach der Bauphase ZBBS ca. 2035 (Quelle: Entwurf Bericht «Organisation Veloparkierung Bahnhof Bern 2022-2035», Stand 10.11.2021)

Fussverkehr

- Die Wunschlinien des Fussverkehrs sind darzustellen.
- Den speziellen Bedürfnissen von sehbehinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität ist besonders Rechnung zu tragen. Als Grundlage wird auf das Dokument *Bern baut – Planen und Projektieren im öffentlichen Raum* verwiesen.

Motorisierter Individualverkehr

- Velo und ÖV werden künftig mehr Platz beanspruchen, eine Reduktion des MIV ist in diesem Raum deshalb zwingend.
- Der MIV wird auf eine Spur pro Fahrtrichtung reduziert; diese Spuren sind primär für den Wirtschaftsverkehr und die Anlieferung vorgesehen.
- Es ist zu klären, ob die MIV-Spuren mit ÖV kombiniert werden können, ohne die wesensgerechte Abwicklung des ÖV zu beeinträchtigen.
- Die Durchfahrt für Blaulichtorganisationen ist sicherzustellen.
- Anlieferung, Entsorgung und Warenumschatz müssen gewährleistet sein. Die Anlieferung in die Altstadtgassen ist dabei zu berücksichtigen. Als Grundlage wird auf das *Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt* verwiesen.

3.2.3 Nutzung

- Auf Stadtebene sind die Erdgeschossnutzungen auf den öffentlichen Raum abzustimmen.
- Mit den Nutzungen soll auch die Aufenthaltsqualität erhöht werden.
- Passend zu den Nutzungen sollen Bereiche mit Aufenthaltsqualität ausgewiesen werden.
- Es ist ein Nutzungskonzept für den gesamten Raum zu erstellen.
Notwendige Vorgaben für Erdgeschossnutzungen sind zu definieren.

3.2.4 Stadtklima

Mit der Energie- und Klimastrategie 2025 hat die Stadt Bern bereits 2015 die Weichen für einen effizienten Klimaschutz gestellt. Für die Aufenthaltsqualität und die Klimaverträglichkeit des stark genutzten Bahnhofumfelds bedarf es angemessener Massnahmen.

Das Dokument *Bern baut – Planen und Projektieren im öffentlichen Raum* ist als verbindliche Grundlage zu berücksichtigen. Insbesondere den Planungsgrundsätzen «3.2 Lebendige Räume, 3.3 Strassenräume und 3.4 Optimiertes Stadtklima» des Kapitels A ist Rechnung zu tragen.

Im Gebiet um den Bahnhof Bern ist die Hitzebelastung aufgrund der vielen versiegelten Flächen und fehlender Grüninfrastruktur besonders hoch. Gemäss dem Temperaturmessnetz «Urban Climate Bern» werden bei den Messstationen rund um den Bahnhof die 30°C-Marke tagsüber (Hitzetag) und die 20°C-Marke nachts (Tropennacht) bereits heute regelmässig überschritten. Basierend auf den aktuellen Klimaszenarien für die Schweiz «CH2018» wird die Häufigkeit von Hitzetagen und Tropennächten in der Stadt Bern insbesondere im Raum Bahnhof in Zukunft noch deutlich zunehmen (siehe nachfolgende Grafik mit Prognosen für Bern Bollwerk von Meteoschweiz).

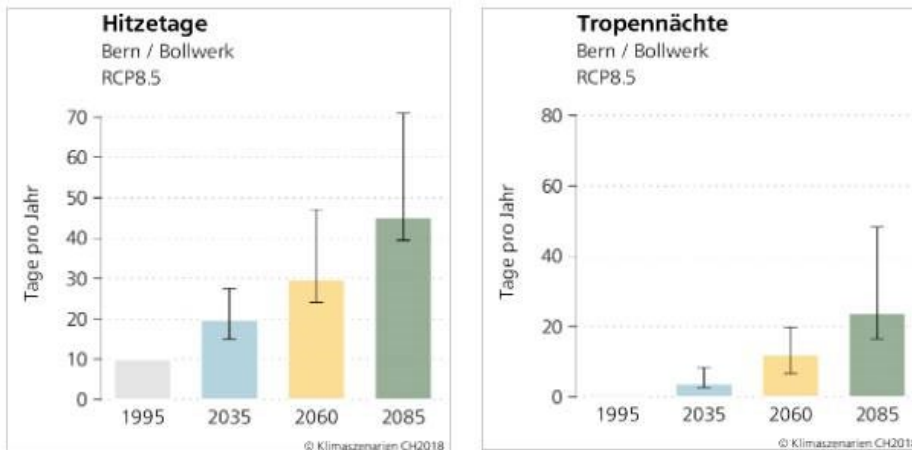


Abbildung 8: Prognosen für Hitzetage und Tropennächte am Standort Bern Bollwerk

Um eine gute Aufenthaltsqualität im Gebiet um den Bahnhof Bern zu erreichen, ist eine deutliche Verbesserung der mikroklimatischen Situation anzustreben. «Schwammstadt»-Themen wie Regenwasserrückhaltung, Verdunstungskühlung, Versickerungsflächen, Anreicherung von Grundwasser, Begrünung, Beschattung und Wasserflächen etc. sind zu bearbeiten. Ausgehend von den immer stärker werdenden Starkregenereignissen ist es ein politisches Ziel, versiegelte Flächen in Bern punktuell zu entsiegeln. Oberflächenwasser kann im Untergrund aufgenommen und wieder an die Umwelt abgegeben werden (Prinzip Schwammstadt). Zusätzlich wirkt sich die Entsiegelung entlastend auf die Kanalisation aus. Bepflanzte Bereiche tragen zur besseren Verdunstungsleistung bei. Durch Beschattung (vegetativ oder baulich) heizen sich Oberflächen im Sommer weniger auf. All dies wirkt sich angenehm auf das Mikroklima und somit auf die Aufenthaltsqualität aus.

Geeignete Massnahmen – sogenannte blau-grüne Infrastrukturen – müssen im gesamten Projektperimeter in die Planung einfließen:

- Die wirksamste stadtklimatische Massnahme sind grosskronige, schattenspendende Bäume (grüne Infrastruktur). Zusätzliche Pflanzungen sind zu prüfen. Wegnetze, Aufenthaltsräume und Treffpunkte sollen wenn möglich beschattet sein. Der Strassenraum ist von Fassade zu Fassade zu planen und Raum für Bäume ist zu sichern. Unter Berücksichtigung von verschiedenen Einflussfaktoren wie Leitungen und Unterkellerungen sind neue Baumgruben zu positionieren.
- Der Umgang mit bestehenden Bäumen ist zu prüfen. Bezüglich einem möglichen Versatz der Baumreihen im Teilgebiet Hirschengraben wird als Grundlage auf die eidgenössischen Gutachten zu Baumschutz und Gartendenkmalpflege verwiesen. Es ist generell eine substantielle Verbesserung der Baumstandorte in den Strassenräumen anzustreben.
- Zusätzliche naturnahe Pflanzungen und Begrünungen sind zu prüfen: trocken- und wärmeliebende Sträucher, Stauden und Wiesen sowie beschattende vertikale Bepflanzungen.
- Ein sinnvoller Umgang mit Regenwasser gemäss Schwammstadtkonzept (blau-grüne Infrastruktur) ist anzustreben: Rückhalt, Verdunstung und Versickerung.
- Die Versiegelung ist auf ein funktionales Minimum zu beschränken bzw. wo möglich ist eine Entsiegelung der Oberflächen vorzusehen.
- Bei der Materialisierung der Strassenräume sind helle Materialien, die sich weniger stark aufheizen, zu bevorzugen.

3.3 Weitere Vorgaben und Rahmenbedingungen

Im Verfahrensprogramm wurden zudem detaillierte Vorgaben zu den verschiedenen Teilräumen sowie den weiteren raumplanerischen und verkehrlichen Rahmenbedingungen gemacht. Diese werden im Synthesebericht nicht abgebildet.

4 Würdigung der Projektbeiträge

4.1 Projekt Team A (CCHE / TEAMverkehr)



Abbildung 9: Situationsplan Team A (CCHE / TEAMverkehr)

4.1.1 Qualität des Stadtraums

Der Stadtraum Bahnhof wird als Korridor der Vielfalt interpretiert, als Raum einer fortwährenden Transformation. Jede Zeitepoche hat ihre Spuren hinterlassen, welche heute in unterschiedlichen Qualitäten sichtbar und erlebbar sind. Der Stadtraum Bahnhof ist demzufolge sowohl das Abbild einer gewachsenen Diversität als auch ein verbindender Raum zwischen unterschiedlichen Quartieren und Stadtteilen.

Das Team CCHE verfolgt eine bemerkenswert einfache und naheliegende Strategie. Anstelle von Korrekturen des Stadtraums durch signifikante Interventionen und Ersatzbauten, sollen präzise Massnahmen hauptsächlich aus dem Bestand entwickelt werden. Vorgefundene Identitäten sollen fortgeführt und teilweise akzentuiert werden, einzelne Bereiche des Stadtraums neu interpretiert oder nach historischem Vorbild wiederhergestellt werden. Die heutige, bestehende Vielfalt wird als Qualität mit grossem Potenzial verstanden.

Die verblüffend einfache Strategie ist grundsätzlich nachvollziehbar. Deren Umsetzung bedarf jedoch einer äusserst präzisen Analyse und Beurteilung der bestehenden Stadträume, sowohl von deren Qualitäten als aber auch von deren Defiziten. Diese umfassende Analyse wird leider vermisst, ist sie doch eine zwingende Voraussetzung für eine adäquate Umsetzung dieser Strategie, für die präzise Definition stringenter Interventionen. Ohne die daraus resultierende, zwingend erforderliche Beurteilung der einzelnen Stadträume bleiben zu viele Fragen unbeantwortet. Mit den vorgeschlagenen Interventionen werden die erwünschten,

stadträumlichen Qualitätssteigerungen leider nur teilweise erreicht. Oftmals sind es lediglich kosmetische Eingriffe ohne relevante Mehrwerte zu generieren.

Das Projektteam schlägt einzelne übergeordnete Massnahmen für den Stadtraum Bahnhof vor. Der bedeutsamste Vorschlag sind stringente Verbindungen des Länggassquartiers mit der Altstadt. In Anlehnung an die historische Treppenanlage wird eine neue Treppe in der Sichtachse Aarberggasse vorgeschlagen, ergänzt durch unterschiedliche Verbindungen mittels Liften, Rolltreppen etc. Die Verbindung dieser Stadtteile ist sowohl für die übergeordneten stadträumlichen Bezüge als auch für den Stadtraum Bollwerk von grosser Relevanz.

4.1.2 Funktionalität als Verkehrsraum

Die Verkehrslösungen werden für alle Verkehrsarten und Verkehrsteilnehmer plausibel aufgezeigt. Sämtliche Vorschläge basieren auf der Annahme, dass der MIV (Durchgangsverkehr) in Zukunft nicht mehr über den Bahnhofplatz geführt wird. Für die Teilräume Bubenbergplatz und Bollwerk liegen jeweils zwei Varianten vor (Bubenbergplatz mit zwei oder vier Tramspuren, Bollwerk mit oder ohne Tramachse), die gemäss den Projektverfassenden aufzeigen sollen, dass mit der Führung des Trams im Mischverkehr zwei zusätzliche Gleise auf dem Bubenbergplatz resp. eine Tramachse beim Bollwerk grundsätzlich machbar sind. Die Führung der Tramäste aus der Länggasse und Bollwerk/Wyler auf den bestehenden Tramgleisen ergibt komplexe Kreuzungen beim Hirschengraben und Bahnhofplatz für alle Verkehrsarten. Ein neuer Tramast Länggasse und/oder Bollwerk/Wyler und/oder Laupenstrasse/Güterbahnhof müsste daher vermutlich auf einer zusätzlichen Tramachse über den Bubenbergplatz geführt werden. Der Tramast Laupenstrasse/Güterbahnhof ist nicht dargestellt und kann daher auch nicht beurteilt werden. Ebenso fehlen mehrere Haltestellen für den Busverkehr (Hirschengraben, Bahnhofplatz, Schauptplatzgasse, Christoffelgasse). Das Velo wird auf der Achse Bollwerk – Bahnhofplatz – Bubenbergplatz in nördlicher Seitenlage geführt. Dies scheint grundsätzlich interessant, kann aber zu Konflikten bei den Anschlusspunkten nach Süden führen.

4.1.3 Klimaverträglichkeit

Das Planungsteam hat eine schwierige – aber für die Diskussion äusserst wertvolle – Ausgangslage gewählt, indem es auf grosse Eingriffe verzichtet und möglichst mit dem Bestand arbeitet. Innerhalb der Testplanung kann man den Entwurf des Teams als Variante 0 bezeichnen, die verglichen werden muss mit den beiden anderen Projekten, welche mit weniger Selbstbeschränkung sich der komplexen Aufgabe angenommen haben.

Positiv hervorzuheben ist an diesem Ansatz, dass CO₂-Einsparungen möglich sind. Ausserdem wurde das bestehende Potenzial des Bestands auf seine Anpassungsfähigkeit auf neue Bedürfnisse und Funktionen untersucht. Der Ansatz ist in sich konsequent, aber begrenzt in seinen Handlungsmöglichkeiten und weist demzufolge gestalterische und funktionale Defizite auf.

In Bezug auf die Klimaanpassung wurden punktuelle Begrünungen und Entsiegelungen gewählt, die einen Mehrwert für die Bahnhofumgebung schaffen, wie beispielweise auf dem Bubenbergplatz und auf dem Bahnhofplatz. Sofern die Begrünungen in dem geplanten Umfang machbar wären, können Mehrwerte gegenüber der heutigen Situation erreicht werden. Die Begrünung des Baldachins und die geplanten Bäume auf der Bahnplattform und dem

Bahnhofplatz werfen verschiedene technische Fragen bezüglich Realisierbarkeit, Angemessenheit etc. auf.

Möglichkeiten zu Dachbegrünungen und Fassadenbegrünungen wurden lediglich erwähnt, aber nicht weiter ausgeführt. Der Beitrag zur Klimaanpassung ist als eher klein zu werten.

4.1.4 Nutzungsaspekt

Das Team ordnet den Sozialraum als «nutzbaren Raum» auf einer schematischen Ebene mit den Ansätzen neuralgischer Orte (Schnittstellen zu Stadtteilen) und Stadträumen mit Verbesserungspotenzial ein. Diese Ansätze werden in der Folge ausgearbeitet. In der Vision wird aufgezeigt, dass neue Bewegungsräume auf dem Busplateau sowie städtische Räume zum Promenieren und Spielen auf dem Bollwerkplateau, auf dem Plateau an der Schanze sowie auf dem Bubenbergplatz entstehen. Ein neuer Grünraum mit Aufenthaltsqualität und Spielmöglichkeit soll im heutigen rückwärtigen Bahnhofraum zwischen Busbahnhof und Bubenbergplatz entstehen. Zudem sollen Promenierräume auf dem Bahnhofplatz aufgewertet werden.

Dem neuen Raum auf dem Stadtplateau werden drei Nutzungsfunktionen zugeordnet, welche im Dialog zu den angestrebten Aufenthaltsqualitäten stehen: Raum für Mobilität (wo Promenieren, Durchgehen und Umsteigen im Vordergrund stehen), Innovation und Aneignung sowie Aktivitäten und Wohnen (wo promenieren und Spielen bedeutsam sind). Die Nutzungsformen im öffentlichen Raum sind plausibel verteilt und mit einem Konzept für die Nutzungsverteilung in den Gebäuden hinterlegt. Für die stadträumliche Aufwertung wird mit Grundsätzen zu den relevanten Nutzungsqualitäten gearbeitet.

Der sozialräumliche Ansatz überzeugt, allerdings führt die unscharfe Trennung von Promenier-/Aufenthaltsräumen und Grün-/Aufenthaltsräumen zu missverständlichen Interpretationen. Wenig beleuchtet bleibt, wie der (schwierige) Raum zwischen Bubenbergplatz und Gleisen belebt und aufgewertet werden kann und was die Promenier- und Aufenthaltsqualität auf dem Postplatz ausmachen wird.

4.1.5 Betrachtung der Teilräume

4.1.5.1 Bubenbergplatz

Beim bestehenden Bubenbergplatz werden jegliche stadträumlichen Qualitäten schmerzlich vermisst, er dient heute ausschliesslich der Mobilität. Das Team kommt zur Erkenntnis, dass die historische Situation mit der Platzierung des Denkmals an seinem ursprünglichen Standort, einer doppelten Baumreihe und einem Wasserbecken in Anlehnung an die historische Pferdetränke wiederhergestellt werden soll. Dies führt ungeachtet des Verkehrsaufkommens zu einer signifikanten Verbesserung der Stadtraumqualität. Ob es jedoch tatsächlich der durch das Team A postulierte Aufenthaltsort werden kann und soll, wird bezweifelt. Die vorgeschlagenen Massnahmen bilden einen wertvollen Beitrag bezüglich Atmosphäre, Entsiegelung, Querung, Beschattung und Begrünung. Eine Wasserfläche in der vorgeschlagenen Art wird jedoch als eher ungeeignet beurteilt.

4.1.5.2 *Bahnhofplatz (inkl. Christoffelgasse)*

Obwohl dem bestehenden Baldachin beim Bahnhofplatz vom Planungsteam keine städtebauliche Qualität attestiert wird, bleibt der Bahnhofplatz in seiner räumlichen Struktur mit all seinen Elementen unverändert. Entsprechend bleibt auch die bestehende, äusserst unbefriedigende stadträumliche Situation unverändert. Die vorgeschlagenen Massnahmen bezüglich Stadtklima, Nachhaltigkeit oder Belichtung der unterirdischen Passage werden kritisch hinterfragt. Die Situierung der Bäume wirkt verunklarend ohne jeglichen Bezug zum Stadtraum oder zur Heiliggeistkirche. Der vorgeschlagene Grünstreifen entlang der Kirche ist aus denkmalpflegerischer Sicht undenkbar. Die Begrünung des Glasdaches wirft verschiedene Fragen auf. Mit einer «Re-Use-Strategie» könnten unter Umständen die Zielsetzungen der Nachhaltigkeit wesentlich einfacher erreicht werden, als mit einer Begrünung des Glasdaches mit all den offenen Fragen zu Bewässerung, Statik, Angemessenheit etc.

4.1.5.3 *Bollwerk*

Im Stadtraum Bollwerk soll der ursprüngliche Boulevard wiederhergestellt werden. Der Entwurf sieht eine wesentliche Begrünung des Bollwerks mit einer Doppelbaumreihe auf westlicher Strassenseite sowie eine Mittelbaumreihe vor. Diese Massnahmen generieren bezüglich Stadtklima zwar Mehrwerte, aus stadträumlicher Sicht werden sie jedoch für diesen historisch äusserst wichtigen Ort als verunklarend und nicht umsetzbar beurteilt. Aufgrund des engen Strassenquerschnitts ist es zudem fraglich, ob infolge der Platzverhältnissen diese umfangreiche Bepflanzung überhaupt möglich wäre.

Beim Stadtraum Bollwerk zeigt der postulierte Erhalt aller Gebäude unmissverständlich die Grenzen der gewählten Strategie auf. Es stellt sich die Frage, ob das Bollwerk-Gebäude in der vorgeschlagenen Form transformierbar ist und das Volumen lediglich durch Anpassungen im Sockelbereich tatsächlich einen adäquaten räumlichen Abschluss für einen Boulevard zu bilden vermag.

Die Lagegunst der Gebäude ist sehr hoch, durch den Erhalt nicht optimaler Räumlichkeiten entstehen Opportunitätskosten, die in einer Gesamtbetrachtung auch zu einer schlechteren Bilanz bezüglich der Grauennergie führen können.

4.1.5.4 *Bahnhofplattform*

Der Bahnhofplattform wird ein grosses Potenzial für zukünftige Entwicklungen zugestanden. Die Nutzungszuordnungen mit Mobility Hub, Innovationsraum und Wohnquartier vermögen jedoch weder bezüglich den Nutzungszuordnungen noch bezüglich der vorgeschlagenen Volumen und deren städtebaulichen Setzung zu überzeugen. Die vorgeschlagenen Volumen und deren Situierung wirken beliebig ohne jeglichen kontextuellen oder historischen Bezug.

Die Flächen «Innovation & Kultur» im Westteil sind zwar ein interessanter Denkansatz, sollten aber in der Nutzungsart offener bleiben. Hier könnten auch impulsgebende oder adressbildende Institutionen oder Flächen aus anderen Bereichen angesiedelt werden.

Die Schaffung eines Hubs für Veloabstellplätze und neue Mobilitätsformen auf der Bahnhofplattform ist denkbar, aufgrund der Lage und der Erschliessung ist dieser jedoch primär für das Quartier Länggasse interessant.

4.1.5.5 *Bundesgasse*

Der Teilraum Bundesgasse wurde nicht vertieft bearbeitet.

4.1.5.6 *Laupenstrasse*

Der Teilraum Laupenstrasse wurde nicht vertieft bearbeitet.

4.1.6 **Fazit**

Der Vorschlag des Teams CCHE besticht durch seine bemerkenswert einfache und naheliegende Strategie des Weiterbauens, eine Strategie, welche einen bedeutenden Bestandteil des aktuellen Diskurses über Nachhaltigkeit, Stadtklima, Umgang mit bestehenden Ressourcen etc. darstellt. Die aus dieser Strategie resultierenden Lösungsansätze für die einzelnen Teilräume zeigen jedoch unmissverständlich deren Grenzen auf. Mit den vorgeschlagenen Interventionen werden die erwünschten stadträumlichen Qualitätssteigerungen leider nur in einzelnen Teilbereichen erreicht. Oftmals sind es lediglich kosmetische Eingriffe, ohne relevante Mehrwerte zu generieren.

4.2 Projekt Team B (Smarch / DUO / Kontextplan)

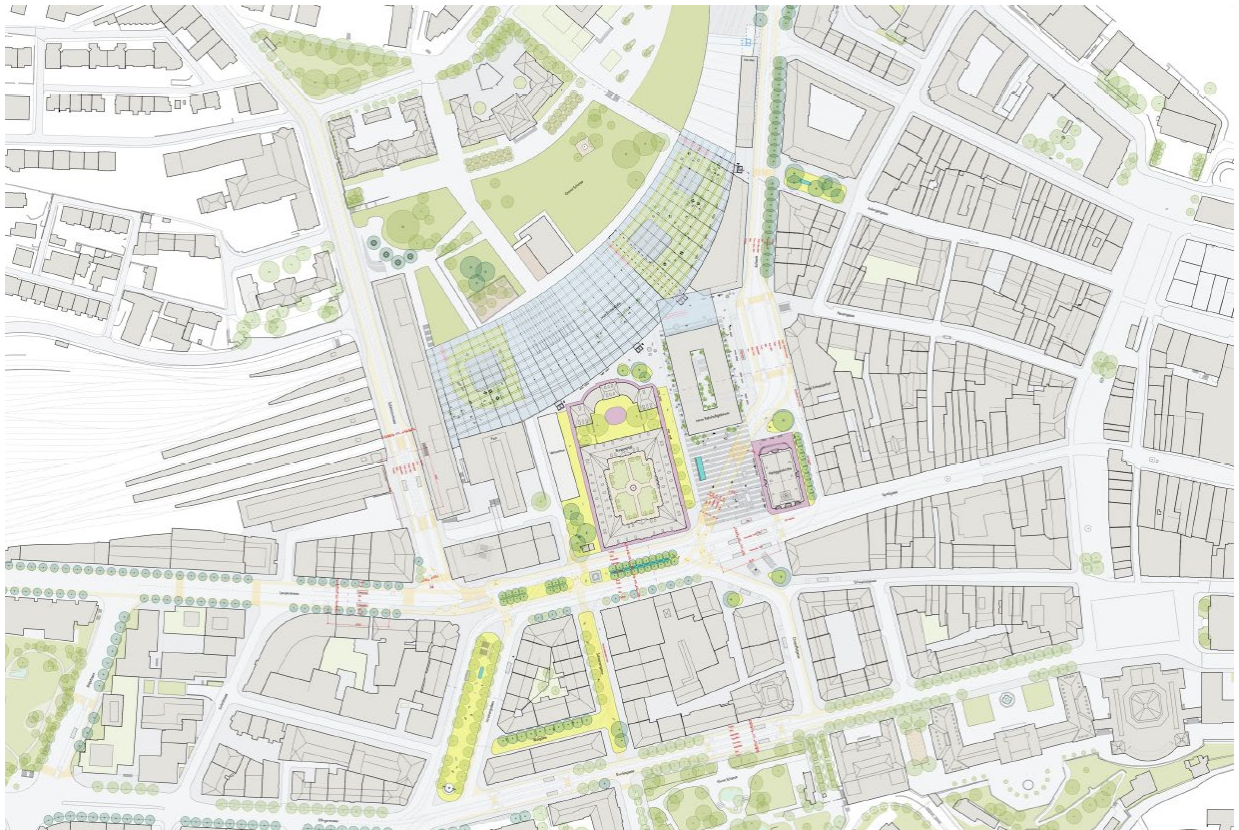


Abbildung 10: Situationsplan Team B (Smarch / DUO / Kontextplan)

4.2.1 Qualität des Stadtraums

Nach Aussage der Verfasser*innen ist die Idee einer raumgekrümmten Einsteinhalle³ über dem Gleiskörper die Metakonzeption ihrer raumzeitlichen Vision des Bahnhofs Bern.

Flussschlaufe und Topografie würden die Morphologie des Ortes bestimmen und mit der Überformung der Topografie sollte eine Rückeroberung von Naturraum und Hangeometrie erreicht werden. Als Nukleus des Bahnhofs auf Stadtebene ist ein neues resp. erneuertes SBB-Aufnahmegebäude als Empfangs- und Verbindungshalle auf dem Bahnhofplatz vorgesehen. Dabei soll der aus dieser Setzung generierte Bahnhofplatz Ost zum Umsteige-Hub des Öffentlichen Verkehrs wesentlich verstärkt werden. Dies unter der Prämisse, dass der ÖV im Stadtraum grundsätzlich nicht störend und nicht wegzudenken ist und eine kompakte Lösung auch Qualitäten besitzt.

Das überzeugend angelegte Konzept, mittels einer Grossform den Gleisraum in der Stadtsilhouette sichtbar zu machen, resp. den Bahnhof als Infrastrukturnotenpunkt zu definieren, entspricht durchaus städtebaulichen Gepflogenheiten wie wir sie aus Grosstädten

³ Die Namensgebung steht hier für den wohl bedeutendsten Physiker seiner Zeit. «Der Physiker Albert Einstein lebte und arbeitete von 1902 bis 1909 in der Universitätsstadt Bern. Die Berner Zeit war die kreativste Periode in seinem Leben. Allein im «Annus mirabilis» 1905 publizierte er fünf Arbeiten, die das Weltbild revolutionierten. Im Abstand von nur wenigen Wochen folgten der erste Nachweis für die Existenz der Atome, die Spezielle Relativitätstheorie und die berühmteste Formel der Naturwissenschaften $E=mc^2$ ». Quelle: Unibe

namentlich aus der Zeit des ausgehenden 19. Jh., wie auch aus Architekturtraktaten des 20. Jh., über die Verbindung von Technik und Kunst, z.B. von Le Corbusier oder Sigfried Giedion, kennen.

Die offene Einsteinhalle soll in erster Linie den Zugang zur Verkehrsinfrastruktur sicherstellen und mit einem schattenspendenden sowie energieproduzierenden regen- und luftdurchlässigen Paillettendach überwölbt werden. Eine Plattform über den Gleisen, im vorliegenden Projekt noch eher konzeptionell und wenig konkret, besitzt zweifellos ein grosses Potenzial als Ort der Bewegung und Dynamik bezüglich Personenflüssen, Verbindungen und Verkehr. In der konkreten Projektausarbeitung wird allerdings der Übergang der Grossform zum Stadtraum nicht einleuchtend gelöst. Auch die vorgeschlagenen Zugänge zur Einsteinhalle und insb. die Art der Anbindung an das SBB-Aufnahmegebäude sind unverständlich. Ausserdem kann nicht plausibel aufgezeigt werden, dass das neue SBB-Aufnahmegebäude einen stadträumlichen Mehrwert darzustellen vermag, welcher den Ersatzbau rechtfertigen würde. Dem Vorschlag fehlt weitgehend ein Konzept zur Einbindung des Kubus und des durch diesen sequenzierten Bahnhofplatzes in das Stadtgefüge und bietet auch keine überzeugende Lösung bezüglich der Platzgestaltung. Der Freiraum zwischen Burgerspital und Kirche bliebe zwar bestehen, würde aber neu diagonal durch die ÖV-Trasses zerschnitten, was die Aufenthaltsqualität gegenüber heute möglicherweise noch wesentlich verschlechtern würde.

Der vorgesehene Ersatzneubau Bollwerk wird in seiner Längsrichtung zum angemessenen Gegenüber der bestehenden Stadterweiterung. Ebenso wie die Einführung einer Allee. Seine insgesamt schwierige Gesamtform (Trapez mit gekappter Ecke und Erschliessungseinschnitt) ist jedoch nicht schlüssig ausgearbeitet.

4.2.2 Funktionalität als Verkehrsraum

Allgemein fällt auf, dass das Team die Bedürfnisse und Flächenansprüche der Mobilität anerkennt und diese in den städtebaulichen Entwurf integriert. Auch hier wird vorausgesetzt, dass der MIV im Bereich des Bahnhofplatzes künftig auf den Zubringerverkehr reduziert wird. Die verschiedenen Tramvarianten inkl. der Haltestellensituationen werden detailliert betrachtet und beurteilt. Der Vorschlag bezüglich Veloführung ist sorgfältig und detailliert ausgearbeitet und zeigt die Herausforderungen einer Ver- und Entflechtung der Verkehrsarten.

Die diagonale Führung der Verkehrsachse über den Bahnhofplatz ermöglicht grössere und damit verträglichere Gleisradien für den Trambetrieb. Die Auswirkungen auf die Führung der zu Fuss Gehenden wären vertieft zu betrachten. Die kompakte Haltestelle beim Bahnhofplatz Ost ist rein konzeptionell zwar bestechend, es müsste aber geprüft werden, ob diese in Bezug auf den Platzbedarf, die Geometrien, die Trennwirkung und den Betrieb tatsächlich funktioniert. Teils fehlen die Wendemöglichkeiten für die 2. Tramachse Bundesgasse.

4.2.3 Klimaverträglichkeit

Das Team (Smarch, DUO, Kontextplan) zeigt einen grossen markanten Wurf mit der neuen, den Bahnhof überragenden Einsteinhalle, welche mit seinen PV-Anlagen und seiner Wasserretention für den Klimaschutz stehen soll. Das kann jedoch nur gelingen, indem der CO₂-Verbrauch eines solchen Eingriffs abgewogen wird im Verhältnis zum neuen Nutzen, den der Bau mit sich bringt. Vermutlich muss die Leistung in Bezug auf Wassergewinnung und Energieerzeugung aber sehr gross sein, um in dieser Abwägung zu bestehen. Für die Klimaanpassung im Bahnhofsumfeld

werden Begrünungen und in erster Linie Baumreihen vorgeschlagen. Auf dem Bubenbergplatz und im Hirschengraben wird Wasser in die Freiraumgestaltung integriert. Diese Elemente bilden eine lockere Abfolge untereinander und sind wenig ausgestaltet worden. Die Potenziale der Begrünungen sind daher lediglich etwas vage lesbar. Eine insgesamt positive Wirkung auf das Stadtklima würde bei dem vorliegenden Projekt im Wesentlichen von der Ausgestaltung der Einsteinhalle abhängen.

4.2.4 Nutzungsaspekt

Das Team bezeichnet den Bahnhof in einer Ausgangshypothese als grossen, demokratischen, erweiterbaren Raum, der eine gesellschaftliche Relevanz hat und als Allmend verstanden werden soll. Potenziale für die Aufwertung von Aufenthaltsqualitäten identifiziert das Team im rückwärtigen Bereich zwischen Generationenhaus und Bahnhofsgleisen sowie auf der Parkterrasse. Grossen Wert legt das Team auf sichere und barrierefreie Fussverbindungen entlang dem neuen Glasdach sowie auf eine einfache Orientierung auf der Parkterrasse und am Bubenbergplatz. Für den Bahnhofplatz entwickelt das Team die Vision, den Schwerpunkt vor dem SBB-Aufnahmegebäude auf das Umsteigen und seitlich zur Neuengasse auf das Ankommen und Warten zu legen. Unter dem neuen Glasdach sollen grosszügige Aufenthaltsräume entstehen sowie temporäre Events und Begegnungen stattfinden. Im Umfeld des Busbahnhofs liegt der Fokus auf dem Ankommen. In der Umsetzung bleibt vage, wie das subjektive Sicherheitsgefühl erhöht und mehr Orientierung geschaffen werden und wie der (schwierige) Raum hinter dem Generationenhaus belebt werden soll (mit einer Velostation?). Wenig plausibel sind auch die Zusammenhänge zwischen den Erdgeschossnutzungen und den Ideen zur Aufwertung oder Sicherstellung der Aufenthaltsqualität.

4.2.5 Betrachtung der Teilräume

4.2.5.1 *Bubenbergplatz*

Der Bubenbergplatz erhält neu eine Doppelbaumreihe mit dem Bubenbergdenkmal an der ursprünglichen Position sowie als zusätzliches Gestaltungselement ein langes Wasserelement («Rossschwemme»); damit soll eine lokal positive Wirkung auf das Stadtklima verfolgt werden. Die Gestaltung dieses Teilraums bleibt allerdings oberflächlich. Weiter wird vorgeschlagen, dass aufgrund der vierspurigen Gleisführung das «Promenieren» auf den Trottoirs stattfinden soll. Die Mitte wird damit sowohl durch den Verkehr, wie auch durch das langgezogene Wasserelement getrennt resp. besetzt. Ob diese Trennung im Sinne einer durchlässigeren Querung sinnvoll ist oder nicht, wäre noch zu hinterfragen.

4.2.5.2 *Bahnhofplatz (inkl. Christoffelgasse)*

Der bestehende Baldachin wird ersatzlos entfernt und das heutige SBB-Aufnahmegebäude ersetzt resp. erweitert. Auf dem heutigen Bahnhofplatz werden keine Anpassungen in der Nutzung vorgeschlagen, der Platz soll explizit als Durchgangs- und Verkehrsraum genutzt werden, welcher wie heute von Generationenhaus, Kirche und SBB-Aufnahmegebäude atmosphärisch geprägt wird, wobei der Bahnhofplatz Ost weiter zu einem Ort von Ankunft und Abschied transformiert werden soll. Aus dem Projekt wird aber nicht klar, wie mögliche Verbesserungen bezüglich Aufenthaltsqualität realisiert werden sollen. Das Team schlägt die Führung des Verkehrs diagonal über den Bahnhofplatz vor. Die Haltestellen für Tram und Bus

sind entlang der Ostseite des heutigen SBB-Aufnahmegebäudes angeordnet; eine Variante zeigt eine Aufteilung der Haltestellen (Bushaltestellen auf der Ostseite des SBB-Aufnahmegebäudes und Tramhaltestellen im Bollwerk). Eine derart kompakte Anordnung der Haltestellen an der Ostseite des SBB-Aufnahmegebäudes führt zwar zu mehr Spielraum im Bollwerk, die Haltestellenanlagen beim Bahnhofplatz werden so aber sehr dominant und schränken die Querung ein. Ausserdem verliert der Bahnhofplatz gegenüber heute an Fläche und damit an Möglichkeiten zur Entsiegelung und bodengebundener Begrünung; lediglich mit der Pflanzung von wenigen Baumreihen kann keine positive Wirkung auf das Stadtklima erwartet werden.

4.2.5.3 *Bollwerk*

Am Bollwerk soll zwischen dem Bahnhofseitig ansprechend gesetzten Neubau und den gegenüberliegenden Altbauten ein Flanieren entlang von «Schaufenstern» möglich sein. Das Flanieren soll durch die vorgesehene städtebauliche Aufwertung und Instandsetzung attraktiver werden. Auf der östlichen Seite des Bollwerks ist eine einfache Reihe Bäume vorgesehen (hier wäre klar eine Allee zu bevorzugen). Weitere Grünelemente sind nicht zu erschliessen. In einem nächsten Schritt müsste plausibilisiert werden, welche substanziellen Aufwertungen im engen Stattraum möglich sind. Die Varianten mit und ohne Tram werden aufgezeigt. Wird das Tram auf separaten Spuren geführt, erfolgt dies «auf Kosten» der Baumreihen und einem Teil der Flächen für den Fussverkehr. Mit einer Führung des Trams im Mischverkehr könnte hier allenfalls eine Verbesserung erzielt werden.

4.2.5.4 *Bahnhofplattform*

Die Bahnhofplattform wird neu von der Einsteinhalle überdacht, die einerseits der Stromgewinnung dient und im Innenbereich begrünt werden soll. Massgeblich wird die detaillierte Materialisierung und Ausgestaltung des Gebäudekörpers sein, der als grossflächiges Bauwerk weit in den umgebenden Raum hinein wirkt und welcher auch nicht zu einer weiteren Erwärmung beitragen darf. In der Halle sollen u.a. Mobilitätsangebote, Aneignungsorte und temporäre Nutzungen geschaffen werden. Unklar bleibt die Aufenthaltsqualität, insbesondere im Umfeld der Aufenthalts- und Aneignungsfläche zwischen Busterminal und Welle.

4.2.5.5 *Bundesgasse*

Aufgrund der hohen räumlichen Qualität, der besseren Veloführung und zur Erhaltung des historischen Baumbestandes empfiehlt das Team auf eine Tramführung durch die Bundesgasse zu verzichten.

4.2.5.6 *Laupenstrasse*

Es wird plausibel aufgezeigt, dass eine Tramachse in der Laupenstrasse möglich ist, diese die stadträumliche Aufwertung des Strassenraumes aber erschwert.

4.2.6 *Fazit*

Das auf der Metaebene angelegte Konzept einer Einsteinhalle über dem Gleiskörper besitzt durchaus sehr grosses Potenzial. In der vorliegenden Form ist es den Projektverfassenden, nach Meinung des Beurteilungsgremiums, aber noch nicht gelungen, dies auch überzeugend umzusetzen. Das Projekt schafft zwar insgesamt ein erhebliches zusätzliches Raumangebot, vermag aber die städtebaulichen Anforderungen an den Ort in wesentlichen Bereichen nicht genügend qualitativ zu lösen.

4.3 Projekt Team C (Bryum / Kast Käppeli / Rudolf Keller & Partner)



Abbildung 11: Situationsplan Team 2 (Bryum / Kast Käppeli / Rudolf Keller & Partner)

4.3.1 Qualität des Stadtraums

Das Team hat die verschiedenen Szenarien, die an den Zwischenbesprechungen gezeigten möglichen städtebaulichen Entwicklungen, zu einem Lösungsvorschlag erarbeitet bzw. die Szenarien aufgrund des letzten Zwischenberichtes zur Synthese gebracht.

Mit der vertieften Analyse unter Einbezug des abgegebenen Topologischen Atlas für den Stadtraum Bahnhof Bern zeigt sich, dass mit der Aufnahme des Narrativen, der Schaffung wichtiger Blickbeziehungen, der Erstellung von Verbindungen zu den unterschiedlichen Stadtebenen und vor allem durch die präzisen Setzungen von Bauten sowie mit den interessanten Überlegungen zum Verkehr bzw. dessen Einbezug ein gutes Raumgefüge mit hohem Potenzial für unterschiedliche Aufenthaltsräume entstehen kann.

Durch entsprechende Ausgestaltungen erhalten diese eine starke Identität und können zu unterschiedlichen, vielseitigen Nutzungen geführt werden. Der aufgezeigte Vorschlag ist ein interessanter Beitrag zur gestellten Entwicklungsfrage und bildet eine gute Grundlage für die dringlich nötige Stadtreparatur des Stadtraums Bahnhof Bern.

4.3.2 Funktionalität als Verkehrsraum

Das Team zeigt ein ganzheitliches Konzept, welches die Bedürfnisse der Mobilität mit einem sorgfältig ausgearbeiteten städtebaulichen Konzept zusammenbringt und die stadträumlichen Folgen von neuen Verkehrsinfrastrukturen aufzeigt. Wie bei den beiden anderen Teams wird auch in diesem Entwurf von einer Reduktion des MIVs auf ein absolutes Minimum (nur Zubringerverkehr) ausgegangen. Das Strassengerüst ist adaptierbar und weiterentwickelbar. Es ist nicht eindeutig ersichtlich, ob das Velo in Seitenlage geführt wird. Die Velolösung wäre in Seitenlage als interessant beurteilt und könnte als Option weiterverfolgt werden.

Das Team äussert sich aus stadträumlichen Gründen klar gegen Tramanlagen am Bollwerk. Ohne Tram im Bollwerk würden jedoch die Mehrheit der ZMB-Varianten für eine zweite Tramachse sowie die Tramentwicklung in Richtung Wyler/Wankdorf verunmöglicht. Dies wird als zu starkes Präjudiz für die künftige Mobilitätspolitik von Stadt und Region beurteilt. Das Tram Länggasse ist zwar dargestellt, es ist aber aus den Plänen nicht eindeutig ersichtlich, ob dieses tangential über Laupen-/Belpstrasse oder weiter Richtung Stadtzentrum geführt wird. Mit der tangentialen Führung dürfte das Kosten-Nutzen-Verhältnis kritisch sein, da die Fahrgäste zwar an den Bahnhof/Welle, nicht aber Richtung Stadtzentrum weitergeführt werden.

Zwingend notwendige Wendemöglichkeiten für alle Tramäste sind nicht aufgezeigt.

4.3.3 Klimaverträglichkeit

Das Team hat den Auftrag in Bezug auf eine Verbesserung des Stadtklimas konsequent verfolgt, scheut sich zugleich nicht vor grossen Eingriffen. Es wird nicht nur der Neubau des SBB-Aufnahmegebäudes vorgeschlagen, sondern auch eine Verkleinerung der unterirdischen Passage, um auf dem Bahnhofplatz nicht-unterbauten Raum zu gewinnen. Aus Sicht des Klimaschutzes ist dies mit einer grossen CO₂-Freisetzung verbunden (Abbruch unterirdischer Ladenbauten, Verstärkungen Gleisüberdeckung für Substrataufbau für Baumpflanzungen), die abgewogen werden muss mit dem Nutzen, insbesondere der Begrüpfungsmöglichkeiten des Bahnhofplatzes, die vermutlich sehr stark ausgeschöpft werden muss, um diesen Eingriff in Bezug auf Kosten-Nutzen zu rechtfertigen.

Eine Klimaanpassung kann erfolgen mit den neuen, grossflächigen und zusammenhängenden Frei- und Grünflächen, die alle Ebenen des Bahnhofsumfeldes umfassen. Diese Massnahmen werden eine positive Wirkung auf den Hitzeinseleffekt haben, auch der Bahnhofplatz kann mit einer Begrüpfung sehr gewinnen. In Bezug auf Kaltluftströme wird vermutlich keine starke Wirkung erzielt werden können, da quer liegende Gebäudeteile eine markante Ausbreitung verhindern.

Insgesamt liegt eine konsequent gedachte Arbeit vor, die einen merklichen Beitrag zum Stadtklima leistet.

4.3.4 Nutzungsaspekt

Das Team zeigt in einem ersten Schritt auf, wie sich der Sozialraum rund um den Bahnhof je nach Vision nach Identitätsgrad, Aufenthaltsqualität und Sicherheitsgefühl entwickeln kann. In der Folge wird das Szenario weiterentwickelt, welches die höchste Aufenthaltsqualität verspricht. Die Nutzungsverteilung rund um den Bahnhofplatz wird für heutige Verhältnisse plausibel ausgelegt. Künftig wird das Potenzial für frequenzorientierte Nutzungen am Bollwerk wohl

grösser sein. Unschärf bleibt das Nutzungskonzept für das neue lange Bahnhofgebäude. In der Vision werden die neuen Sozialräume im Unterschied zu heute erkennbar: Auf der Schanzenterrasse entsteht ein grosszügiger Flanierraum. Die Überdeckung der Gleise wird vorwiegend als funktionaler Bewegungsraum konzipiert und am Bubenbergplatz und auf dem Bahnhofplatz werden Bestrebungen sichtbar, mehr Flanierqualität zu schaffen. Nicht dargestellt respektive vermisch mit dem Flanieren wird, wo Aufenthaltsmöglichkeiten und Ruheinseln entstehen. Aus Nutzungssicht plausibel ist der offene und einladende Zugang zur Schanzenterrasse, der nachts als sicher empfunden werden dürfte. Nicht vertieft wird, wie verhindert werden kann, dass die auf Durchgangsbewegungen ausgerichtete Busterrasse zu Rand- und Nachtstunden nicht zum Unort wird: Zur Belebung und Steigerung der subjektiven Sicherheit rund um den Busbahnhof und das Kurzzeitparking werden keine Ansätze aufgezeigt.

4.3.5 Betrachtung der Teilräume

4.3.5.1 *Bubenbergplatz*

Die Neugestaltung in historisierender Manier des Bubenbergplatzes verspricht, von Murten herkommend, als Entrée zur Altstadt eine grosse Aufwertung dieses wichtigen Stadtraumes. Die vorgeschlagene Mittelinsel ist chaussiert und mit zwei Baumreihen ausgestattet und ist für die grosszügige Fussgängerquerung dieses verkehrsreichen Ortes von immenser Bedeutung. Das Bubenberg-Denkmal (Adrian von Bubenberg mit Blick nach Murten) wird gemäss historischen Plänen wieder an seinen Ursprungs-Ort versetzt. Leider verdeckt nun der westliche Alleekörper die Szenerie. Hierfür müsste mit oder ohne westlichen Baumkörper eine andere Lösung gefunden werden. Auch könnte dieser Baumkörper aus Konkurrenzgründen zu nahe am eigenständig ausgestalteten Hirschengraben stehen. Der Teppich aus Platten oder Pflastersteinen ausgelegt von Fassade zu Fassade am Ende des westlichen Alleekörpers ist nicht zwingend zumal dadurch eine Zerstückelung des einheitlichen Raumkontinuums entstehen könnte.

Aus der Sicht des Klimas wird mit den beiden Doppelbaumreihen und einem mittigen chaussiertem Belag gestaltet, was zumindest lokal einen stadtklimatischen Ausgleich schafft.

Etwas schade, dass der Platzbereich bei den Tramhaltestellen eingangs Spitalgasse (Entfernung des Baldachins) gestalterisch nicht miteinbezogen wurde. Wie bereits unter Punkt 4.3.2 beschrieben, wird eine zweite Tramachse am Bubenbergplatz aus städtebaulichen und betrieblichen Überlegungen seitens des Teams als problematisch angesehen. Die vorgeschlagene Ausgestaltung würde in dieser Form nicht mehr möglich sein.

4.3.5.2 *Bahnhofplatz (inkl. Christoffelgasse)*

Das Team schlägt den Abbruch des bestehenden SBB-Aufnahmegebäudes und die Setzung eines neuen Bahnhofs mit gebührendem Abstand zum Burgerspital vor (eigentlich ist es kein Bahnhof und die vorgeschlagene Baustruktur ist auch nicht zwingend). Jedoch generiert die Stellung des neuen SBB-Aufnahmegebäudes, analog dem früheren Sackbahnhof, einen neuen wohlproportionierten Freiraum, einen Bahnhofplatz mit Adressierung, Ankunft und Warteraum. Zugleich entsteht ein würdiger Vorbereich zur Heiliggeistkirche. Die Südfront der neuen Halle bildet mit jenen der Kirche und des Burgerspitals eine gemeinsame Flucht und inszeniert damit, vom Bubenbergplatz herblickend, die wichtige Strassenraumachse in die Spitalgasse, bzw. in die obere Altstadt. Die Entfernung des Baldachins ist daher eine logische Konsequenz. Generell entsteht mit diesen vorgeschlagenen Massnahmen und den neuen konstituierenden Elementen

im Bahnhofbereich ein klares Stadtraumgefüge mit hoher Qualität. Umso mehr erstaunt, dass mit diesen guten städtebaulichen Überlegungen der Bereich des ehemaligen Baldachins zusammen mit der Christoffelgasse unbearbeitet bleibt.

Mit der vorgeschlagenen Ausgestaltung des neuen Bahnhofplatzes wird das hohe Aufenthalts- und Nutzungspotenzial noch nicht erreicht. Bäume sind wichtig, doch schaffen sie in ihren aufgezeigten Stellungen weder zur ehrwürdigen Kirchenfassade noch zu den Stadtbauten und dem Raumgefüge einen Bezug. Sollte der spezielle Belag aus einer Pflasterung bestehen, so fehlt die Begründung, weshalb der Bereich des Bollwerks nicht miteingezogen wird. Ob zwischen der neuen Halle und dem Burgerspital eine Baumreihe möglich ist, wird bezweifelt.

Aus verkehrlicher Sicht ist es fraglich, ob der vorliegende Vorschlag betrieblich insbesondere im Störfall funktioniert. Eine Tramachse Wyler ist mit dem vorgeschlagenen neuen Gebäude auf dem Bahnhofplatz kaum umsetzbar.

Das im Erdgeschoss offene neue SBB-Aufnahmegebäude soll über die öffentliche Nutzung eine verbindende Wirkung zwischen den Stadtebenen erhalten. Die neuen Nutzungen sollen dazu beitragen, dass Nutzungen im Untergeschoss zugunsten von mehr Wurzelgrund, Versickerung und Grünflächen verringert werden können. Wie und ob diese Gleichung aufgeht, muss in einem nächsten Schritt überprüft werden. Denn die zur Verfügung stehende Freifläche ist eher gering und muss recht teuer erkaufte werden mit einer Entsiegelung, die zulasten der unterirdischen Geschosse geht. Das Begrünungspotenzial muss hier voll ausgeschöpft werden, um eine stadtklimatisch angenehme Situation zu schaffen. Grundsätzlich ist eine teilweise Aufhebung der Passage zugunsten von Wurzelraum jedoch durchaus bedenkenswert.

Zur Nutzung und Aufenthaltsmöglichkeiten auf dem Bahnhofplatz liegen keine vertieften Informationen vor.

4.3.5.3 *Bollwerk*

Die L-förmige Setzung der neuen Gebäude am Bollwerk erfolgt weitgehend nach historischen Plänen. Die neuen Stadtbauten am Bollwerk generieren wieder zusammen mit den bestehenden Bauten einen wichtigen Strassenraum; die Neubauten und der Strassenraum werden wieder Teil der unteren Stadtebene, wobei die Bauten am Bollwerk zugleich Abschluss und Übergang zu den oberen Stadtebenen darstellen.

Eine Baumreihe am Bollwerk ist daher aus eben beschriebener städtebaulicher Überlegung nicht richtig (Der Strassenraum ist nun Teil der oberen Altstadt und muss einheitlich ausgestaltet werden; entweder als Boulevard mit Allee oder keine Baumreihen).

Wichtig ist auch, vom ehemaligen Murtentor herkommend, die Blick Inszenierung auf den neuen Bahnhofplatz, insbesondere aber auf die prächtige Nordfassade der Heiliggeistkirche mit ihrer grossen Stufenanlage.

Im Erdgeschoss der Neubauten am Bollwerk sollen Büros und Gewerbenutzungen platziert werden. Vertiefte Informationen liegen noch nicht vor.

Für die Aarberggasse gibt es unterschiedliche historische Plandarstellungen; mit und ohne Bäume. Neu hier wieder Bäume zu pflanzen ist zwar denkbar, jedoch dürfen sie den wieder neu erstellten Blickbezug zur Uni nicht behindern (Bäume nicht mittig setzen).

4.3.5.4 *Bahnhofplattform*

Mit der Erweiterung der Gleisüberdeckung bis ans Ende des Bollwerks wird die Parkanlage vor der Universität vergrössert und für die Bevölkerung für Aufenthalt und weitere Aktivitäten nutzbar gemacht. Zugleich wird dadurch die vorgesehene grosszügige Verbindung von der Aarberggasse zur Uni in die Parkanlage integriert. Auch die Terrasse mit Post, Parking und Busstation wird gleich der oberen Ebene vergrössert. Die vorgeschlagene Parkterrasse im nordöstlichen Bereich mit dem Baum-Dach hat grosses Nutzungspotential und wird seitens des Begleitgremiums geschätzt. So auch die Umorganisation der Busstation, wobei die Ausgestaltung noch etwas rudimentär erscheint. Generell wird aber mit den Gestaltungsvorschlägen der beiden Ebenen für die Zukunft ein städtebaulich interessantes Entwicklungspotenzial aufgezeigt.

Unterhalb der Grossen Schanze wird nicht aufgezeigt, welche Nutzung vorgesehen wären. Auf der Schanzenterrasse sollen Büro-, Wohn- und Gewerbenutzungen entstehen. Durch den Anschluss an den Hirschengraben soll der Zugang zum Freiraum aus dem Quartier verbessert werden. Dieser Ansatz ist im Sinne der Freiraumversorgung für das innerstädtische Wohnen begrüssenswert.

Auf der Bahnhofplattform sind umfangreichen Freiflächen vorgesehen, die so ausgestaltet werden, dass sie einen positiven Effekt auf das Stadtklima ausüben können (Entsiegelung, Begrünung, Baumhain, Ausgleichsflächen). Die umfangreichen Baumpflanzungen werden nicht bodengebunden sein, von daher nur eine gewisse Grösse erreichen, die aber mit dem Umfang der Begrünung kompensiert werden könnte. Stadtklimatisch wird dieser Raum am ehesten profitieren; als Kaltluftinsel wird die Bahnhofplattform voraussichtlich nicht wirken können, da die Gebäude zu dicht gestellt sind, um eine nächtliche Abströmung in die Umgebung zu ermöglichen.

4.3.5.5 *Bundesgasse*

Das Team kommt zum Schluss, dass eine Tramachse in der Bundesgasse machbar ist. Um die Baumreihen belassen zu können bedarf es jedoch einer Führung im Mischverkehr mit MIV / Bus. Denn die Bundesgasse wird auf der Nord- und Südseite je von einer Baumreihe gesäumt und dient heute und in Zukunft damit auch der kleinen Schanze als eine ökologische und stadtklimatische Vernetzung.

4.3.5.6 *Laupenstrasse*

Die Ausgestaltung der Laupenstrasse gibt nur rudimentär Auskunft über die zukünftigen städtebaulichen Absichten. Es ist eine durchgehende Baumreihe auf der Nordseite vorgesehen. Ab Belpstrasse entsteht eine Allee. Ein eigentliches BGK fehlt und ob die Bäume wie vorgeschlagen gepflanzt werden können, ist aufgrund von unterirdischen Leitungen nicht gesichert. Sicher wäre eine Allee als Einfallsachse bis zum Hirschengraben aus geschichtlichen und städtebaulichen Überlegungen wünschenswert.

4.3.6 **Fazit**

Der aufgezeigte Vorschlag ist ein interessanter Beitrag zur gestellten städtebaulichen Entwicklungsfrage und bildet eine gute Grundlage für die dringlich nötige Stadtreparatur des Stadtraums Bahnhof Bern. Das Team resümiert selbst: «Die Studie führt uns zur Erkenntnis, dass das stadträumliche und atmosphärische Potenzial in der Klärung des Freiraums liegt. Der

Freiraum mit gut geordneten Verkehrsflüssen gibt diesem Stadtraum eine identitätsfördernde Struktur und trägt zur kollektiven Lebendigkeit bei». In der Ausgestaltung sind jedoch noch nicht alle Bauten und Freiräume optimiert, doch zeigen sie grosse städtebauliche Potenziale in der Ausgestaltung der möglichen Entwicklungen und Nutzungen. Die Vereinbarkeit des historisierenden Ansatzes mit den Ansprüchen an einen modernen Bahnhof wären noch zu vertiefen. Es wird ein markanter stadtklimatischer Beitrag anhand von Begrünung aufgezeigt.

4.4 Prozesswürdigung und Schlussbemerkungen

Öffentlicher Verkehr mit Haltestellen, Fuss- und Veloverkehr, MIV, Anlieferungs- und Blaulichtverkehr, sozialräumliche Vorgaben, Nutzungsaspekte, sich verändernde stadtklimatische Vorgaben, Denkmalpflege mit zu erarbeitendem UNESCO-Managementplan, Städtebau und Freiraumgestaltung etc. – die Anforderungsliste an den Stadtraum Bahnhof ist lang, kontrovers und in vielen Bereichen auch widersprüchlich.

Entsprechend komplex und anspruchsvoll war die Aufgabenstellung für die drei Bearbeitungsteams der Testplanung Stadtraum Bahnhof. Ziel der Testplanung war nicht, auf sämtliche Fragestellungen verbindliche Antworten zu erhalten, was infolge der Aufgabenstellung kaum möglich wäre. Vielmehr wurden präzise Analysen und Vorschläge für eine hohe Qualität des Stadtraumes erwartet. Der heutige Stadtraum zwischen Laupenstrasse und Schützenmatte weist erhebliche Mängel auf. Unwirtliche Orte ohne jegliche städtebauliche Qualitäten (Bubenbergplatz, Bollwerk) oder bedeutende historische Bauten mit signifikanten Beeinträchtigungen ihres Umfeldes (Bahnhofplatz / Heiliggeistkirche) charakterisieren heute den Stadtraum, den Ankunftsart der Stadt Bern.

Die drei Teams haben drei völlig unterschiedliche Strategien vertieft untersucht. Die hohe Qualität der einzelnen Beiträge haben dem Beurteilungsgremium wertvolle und intensive Diskussionen über die Zukunft des Stadtraums Bahnhof ermöglicht. Die Unterschiedlichkeit der Beiträge hat zudem wertvolle Grundlagen für die Synthesediskussionen geliefert.

Eine Strategie mit einem Erhalt sämtlicher, bestehender Bausubstanz im Bereich Bahnhofplatz und Bollwerk vermag die Qualität des Stadtraumes nicht wie erhofft wesentlich zu verbessern. Die vorhandenen Mängel sind zu gravierend.

Die untersuchten Varianten haben bezüglich Mobilität und Verkehrsführung gezeigt, dass zwar unterschiedliche Szenarien denkbar sind, die beschränkten Platzverhältnisse jedoch entsprechende Massnahmen wie Mischverkehr etc. für die Aufrechterhaltung, respektive Schaffung der zwingend erforderlichen, stadträumlichen Qualitäten notwendig machen.

Allen Projektteams gebührt ein grosser Dank für ihre wertvollen Beiträge und für ihre intensive Auseinandersetzung mit dieser äusserst komplexen und nicht alltäglichen Aufgabenstellung.

5 Synthese des Beurteilungsgremiums

5.1 Wesentliche Erkenntnisse des Beurteilungsgremiums zum Stadtraum Bahnhof Bern

5.1.1 Stärken

Heute bestehen im Stadtraum Bahnhof Bern am Hirschengraben und in der Bundesgasse die grössten stadträumlichen Qualitäten.

Der Hirschengraben präsentiert sich mit den beiden Kastanien-Baumreihen und dem Mergelplatz in der Mitte als attraktiver multifunktionaler Stadtraum. Wenn dieser Raum nicht mehr – wie dies aktuell noch der Fall ist – hauptsächlich für die Veloparkierung genutzt wird, verfügt er über eine gute Aufenthaltsqualität.

Die Bundesgasse überzeugt in Ihrer Ausgestaltung als Allee, also mit zwei Baumreihen, welche jeweils Fahrbahn und die beidseitig sehr breiten Gehbereichen voneinander abgrenzen. Die Ausgestaltung des Boulevards wird den sehr repräsentativen und historischen Gebäuden entlang der Strasse gerecht.

Der heutige Bahnhofplatz verfügt hinsichtlich Verkehr über gewisse Qualitäten. So werden die MIV-Fahrspuren in S-Form im Randbereich geführt und in der Mitte des Platzes neben der Heiliggeistkirche ist damit ein grösserer Platzbereich für den Aufenthalt von Wartenden und zu Fuss Gehenden freigespielt. Dieser grosse zentrale Platzbereich ist zudem mit dem heutigen Glasdach des sogenannten «Baldachins» grosszügig überdeckt und bietet damit einen guten Witterungsschutz für die ÖV-Benutzenden, aber auch verschiedene soziale Gruppen, die den Ort als Treffpunkt nutzen.

In den Teilbereichen Bubenbergplatz, Bahnhofplatz und Bollwerk liegen die historischen städtebaulichen Qualitäten in der Grundlage heute noch vor. Durch Anpassungen in der Zeit nach 1920 wurden diese städtebaulichen Anlagen überformt, können jedoch in Übereinstimmung mit dem UNESCO-Managementplan durch entsprechende Massnahmen wieder für den Stadtgrundriss kenntlich gemacht werden.

Von allen Teams wurde erkannt, dass die öffentlichen Platzanlagen auf der Grundlage der relevanten Zeitschicht von 1875 bis 1925 umzugestaltet sind. Von allen Teams wird vorgeschlagen, diesbezüglich Anpassungen im Stadtraum zu tätigen.

Der öffentliche Verkehr kann mit den heutigen Verkehrsflüssen im Normalbetrieb wesensgerecht und effizient abgewickelt werden. Der aktuelle Verkehrsraum bietet zudem genügend Flexibilität bezüglich Wendemöglichkeiten und provisorischer Haltestellen, um den öffentlichen Verkehr auch bei den – in der Hauptstadt Bern sehr häufigen – Störfällen zu betreiben.

5.1.2 Schwächen

Die von Westen her einfallende Stadtachse der Laupenstrasse ist heute sehr verkehrsorientiert (MIV, ÖV) und verfügt generell über wenig Bewegungs- und Aufenthaltsqualität (Fuss/Velo). Auch in ihrer Weiterführung auf dem Bubenbergplatz ist die Gestaltung der Achse ausschliesslich auf Ihre Verkehrsfunktion ausgerichtet und trotzdem unattraktiv für den Fuss-

und Veloverkehr. Die historisch bedeutende Stelle des früheren «äusseren Stadttors» vor der «Rossschwemme» ist hier nicht mehr spürbar. Grundsätzlich fehlt von Westen her kommend eine klare «Ankunftssituation» in der historischen Altstadt.

Die Verkehrsachse wird nach dem Burgerspittel unmittelbar nach links und mit einer S-Kurve weiter in Richtung Bollwerk umgeleitet. Die historisch bedeutende Achse erfährt dadurch eine stark verunklärnde Zäsur. Durch die Präsenz des Baldachins wird die Wahrnehmbarkeit der zentralen Achse der Zähringerstadt zusätzlich erschwert.

Auch die Gestaltung des Bollwerks ist ausschliesslich verkehrsorientiert. Stadträumlich ist im Bollwerk zudem die einseitige Situation zu bemängeln: Die Altstadthäuser finden auf der Bahnhofseite kein adäquates Gegenüber. Der Strassenzug zerfällt deshalb in zwei ganz unterschiedliche Seiten.

Die heutige Bahnhofplattform (Überdeckung der Gleise) lässt heute jegliche Aufenthaltsqualität vermissen und ist ein städtischer Hitze-Hotspot. Ihre Ausgestaltung ist fast ausschliesslich auf MIV und ÖV ausgerichtet.

5.1.3 Herausforderungen

Für die zukünftige Entwicklung des Stadtraums Bahnhof stellen die zunehmenden Mobilitätsbedürfnisse eine grosse Herausforderung dar. Es wird in Zukunft eine grosse Aufgabe sein, die Ansprüche der verschiedenen Verkehrsträger auszubalancieren und gleichzeitig Aufenthaltsqualität und Repräsentativität dieser Stadträume im Kontext des Weltkulturerbes zu verbessern. Die Einführung einer zweiten Tramachse würde insbesondere im Raum Bubenbergplatz und Bollwerk Abwägungen zum Platzanspruch der verschiedenen Verkehrsträger und gegebenenfalls der Grundeigentümerschaften erfordern, um die zukünftigen Anforderungen an den öffentlichen Raum bewältigen zu können. Die zunehmenden Platzbedürfnisse des ÖV und des Veloverkehrs konkurrieren mit den heute bestehenden Fahrspuren für den MIV. Gleichzeitig sollten die Räume besser an die Klimaerwärmung angepasst werden. Die Laupenstrasse ist heute gemäss der Klimakarte bei sommerlichen Hitzeperioden einer der heissesten Orte der Stadt.

Der Verkehrsraum muss auch für die künftige Netzarchitektur genügend Flexibilität für Redundanzen, Wendemöglichkeiten und provisorischer Haltestellen bieten, um den öffentlichen Verkehr auch bei Störfällen betreiben zu können.

5.1.4 Chancen

Eine Neugestaltung der Verkehrsachse Laupenstrasse–Bubenbergplatz–Bahnhofplatz– Bollwerk böte grosse Chancen, diese Strassenräume repräsentativer und besser an die Klimaerwärmung angepasst auszugestalten.

Grosse Chancen für stadträumliche Verbesserungen eröffnen sich zudem mit der baulichen Weiterentwicklung des Bahnhofs und der verschiedenen Bahnhofsimmobilien der SBB. In der Erneuerung oder dem Ersatzneubau folgender Bauwerke steckt grosses Potenzial:

- Mit dem Ersatzneubau der Liegenschaften Bollwerk 2-8 besteht die grosse Chance am Bollwerk ein attraktives Vis-à-vis zur Altstadt zu schaffen und einen städtischen Boulevard auszubilden, der allenfalls später im Bollwerk 10-12 seine Fortsetzung finden kann.

- Auch mit einer allfälligen Erneuerung der Gleisüberdeckung wären sehr grosse Potenziale verbunden, wie das Testplanungsverfahren sehr eindrücklich aufzeigt. Eine solche könnte z.B. im Zusammenhang mit einer möglichen seitlichen Erweiterung des Bahnhofs ein Thema werden.
- Eine weitere Chance würde ein Ersatz des heutigen «SBB-Aufnahmegebäudes» bieten. Auch hierzu zeigt die Testplanung interessante Potenziale auf.

5.2 Erkenntnisse zum Gesamttraum

Das Beurteilungsgremium erkennt, dass die Aufgabestellung (siehe Kapitel 3.2) für die Testplanung sehr umfangreich und komplex war. Im Rahmen der verfügbaren Ressourcen und der begrenzten Bearbeitungszeit haben die Teams das maximal Mögliche herausgeholt, um den vielen Anforderungen gerecht zu werden. Die Synthese des Beurteilungsgremiums wurde koordiniert und in Abstimmung mit dem Erarbeitungsprozess für den UNESCO-Managementplan erarbeitet. Weiter wurde die Synthese fortlaufend mit den Arbeiten zur Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) zur zweiten Tramachse abgeglichen und diskutiert.

5.2.1 Stadtraum

Auf der Stadtebene werden die Stadträume heute in erster Linie als Verkehrsräume wahrgenommen und dienen in ihrer primären Funktion den verschiedenen Verkehrsträgern als Verbindungsräume. Aufgrund ihrer zentralen Funktion als Verkehrsraum sind die Potenziale für weitere Funktionen wie die Schaffung von Aufenthaltsqualitäten und von klimatischem Ausgleich grundsätzlich begrenzt. Nichts desto trotz sind künftig stadträumliche Aspekte stärker zu berücksichtigen. Gewisse Räume – insbesondere der Bubenbergplatz, Bahnhofplatz und das Bollwerk – können sowohl hinsichtlich ihrer stadträumliche Qualität als auch funktional massgeblich verbessert werden. Dies steht in Einklang mit den Anforderungen des UNESCO-Managementplans. Auf dem Bubenbergplatz besteht zudem grosses Potenzial zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für den Velo- und Fussverkehr. Auf dem Bahnhofplatz braucht es für eine stadträumliche Aufwertung einen Befreiungsschlag in Form eines neuen SBB-Aufnahmegebäudes. Vor dem Hintergrund des UNESCO-Weltkulturerbes der Altstadt wird für diese Räume im Zukunftsbild 2035ff mehr Repräsentativität in ihrer Gestaltung gefordert. Der UNESCO-Managementplan erfordert in diesem Bereich eine qualitative Aufwertung des Stadtraums.

Grundvoraussetzung für die stadträumliche und gestalterische Aufwertung der Achse Bubenbergplatz-Bahnhofplatz-Bollwerk ist die Beschränkung der Fahrbahnfläche für den Verkehr. Im Zukunftsbild 2035ff ist daher der Raumbedarf der verschiedenen Verkehrsträger und Zufussgehenden entscheidend. Die zunehmenden Bedürfnisse des ÖV und des Veloverkehrs lassen sich nur realisieren, wenn der MIV gegenüber heute weiter reduziert wird.

Mindestens langfristig ist im Bollwerk mit einer Tramachse zu rechnen. Ob diese bereits im Rahmen der zweiten Tramachse oder erst in einem späteren Entwicklungsschritt kommen wird, ist weniger entscheidend. Dadurch kann das Bollwerk dank zusätzlicher Frequenzen und Nutzungen aufgewertet werden, sofern der nötige Raum für eine solche Tramachse gesichert werden kann (siehe Kapitel 5.4.3). Die Tramachse durch das Bollwerk bedingt den Nachweis der technischen Machbarkeit der Tramführung im Bereich Bahnhofplatz. Konsequenz einer solchen Tramachse ist jedoch, dass es schwierig sein wird den Bahnhofplatz zu entlasten und

städtebaulich massgeblich aufzuwerten. – Eine Tramverbindung, die über das Bollwerk führt, ist also primär für den Bahnhofplatz problematisch, aufgrund der Testplanungsergebnisse aber kaum für Bollwerk (siehe Kapitel 5.4.3) und Bubenbergplatz (siehe Kapitel 5.4.1).

Von grosser stadträumlicher Bedeutung ist im Zukunftsbild auch der Übergangsbereich zwischen der Plattformebene und der Stadtebene. Die Testplanung zeigt, dass es im Bearbeitungssperimeter 5 Stellen gibt, wo in Zukunft neue, attraktive Verbindungen zwischen den verschiedenen Stadtniveaus realisiert werden sollen:

- auf dem Bubenbergplatz in der Achse Schwanengasse – Bogenschützenstrasse (westlich des Burgerspittels)
- auf dem Bahnhofplatz (östlich des Burgerspittels)
- am Bollwerk in der Achse Neuengasse
- am Bollwerk in der Achse Aarberggasse
- am Bollwerk in der Achse Speichergasse

Obwohl im stadträumlichen Gesamtgefüge eher ein Nebenschauplatz, verfügt die heutige Bahnhofplattform ebenfalls über Potenzial für eine Neugestaltung und zukünftige Entwicklungen. Für diesen Raum können im Zukunftsbild 2035ff basierend auf der Testplanung interessante komplementäre Funktionen zu den heute vorhandenen Nutzungen aufgezeigt werden. Allerdings stellen diese Optionen erst langfristig ein Potenzial dar. Die heutige Plattform ist aufgrund ihres baulichen Zustands und der Statik nicht ausbaufähig. Um neue Hochbauten auf der Plattform zu errichten, müsste die Statik der gesamten Plattform erneuert oder ein neues Plattformbauwerk errichtet werden. Kurz- und Mittelfristig stehen auf der Plattform zusätzliche Aufenthaltsbereiche und Grünräume im Vordergrund.

5.2.2 Verkehr

Die Testplanung zeigt auf, dass für beide Varianten der Führung einer zweiten Tramachse (über den Bubenbergplatz oder über die Bundesgasse) grundsätzlich stadträumlich verträgliche Lösungen ausgearbeitet werden können, die auch mit Fuss-, Velo- und Busverkehr funktionieren. Für die Variante Bubenbergplatz-Bahnhofplatz-Bollwerk muss jedoch der MIV auf dieser Achse deutlich reduziert werden.

Mit der Führung durch die Bundesgasse können für die Stadträume Bahnhofplatz und Bollwerk mehr Spielräume geschaffen werden, es besteht jedoch ein Risiko, dass die heutige Qualität der Bundesgasse als Boulevard abnehmen könnte. Die bestehenden Baumreihen müssten für die Realisierung von Fahrleitungen und Haltestellen allenfalls unterbrochen werden. Die Führung einer zweiten Tramachse über die Bundesgasse ist nur unter der Bedingung, dass die Baumallee als Typologie erhalten werden kann, vertretbar.

Bei der Variante „zweite Tramachse über Bubenbergplatz / Bahnhofplatz / Bollwerk“, entstehen die grössten Herausforderungen am Bahnhofplatz. Während sich am Bubenbergplatz zwei Tramachsen gestalterisch integrieren lassen, wird die Tramführung über den Bahnhofplatz in Richtung Bollwerk zu einer Herausforderung für diesen Stadtraum. Eine Chance dieser Linienführung besteht jedoch in der Aufwertung des Bollwerks durch die zusätzlichen Personenfrequenzen und die Neugestaltung des Strassenraums. Eine Tramachse über Bubenbergplatz, Bahnhofplatz und Bollwerk ist möglich, es muss aber noch der technische Nachweis erbracht werden, dass diese in Bezug auf Gleisgeometrie und Haltestellenlagen funktioniert.

5.2.3 Nutzung

Der Bubenbergplatz hat in unterschiedlicher Hinsicht grosses Verbesserungspotenzial, wobei die Schaffung und Verbesserung von Querungsmöglichkeiten aus Nutzungsperspektive das zentrale Anliegen darstellt. Auch der Bahnhofplatz besitzt Potenzial zur Umgestaltung. Der Baldachin schafft mit seinem umfassenden Witterungsschutz einen Sozialraum. Wenn der Baldachin zu Gunsten einer stadträumlichen Verbesserung zurückgebaut wird, müssen seine Funktionen dennoch in anderer Form weiterhin gewährleistet sein. Im Bollwerk sind die Querverbindungen aus der Altstadt über die Treppenaufgänge auf die Plattform und in das Länggasse-Quartier von zentraler Bedeutung. Zudem soll auf der Bahnseite auch aus Nutzungsperspektive ein Gegenüber für die Stadtseite geschaffen werden. Die Bahnhofplattform (bestehende Gleisüberdeckung) verfügt erst mittel- bis langfristig über ein grosses Nutzungspotenzial. Beim aktuellen Gleislayout ist eine Verlängerung der Plattform in Richtung Nordosten leider noch nicht möglich.

5.2.4 Stadtklima

Grössere mikroklimatische Verbesserungen im Umfeld des Bahnhofs Bern sind nur schwierig umsetzbar, weil mit wenigen Ausnahmen mit dem heutigen Baubestand weitergearbeitet werden muss. Grössere Verbesserungen würden dabei tiefgreifende Massnahmen wie z. B. die Aufhebung eines Teils der Bahnhofunterführung zur Schaffung von Wurzelraum und Wasserspeichervolumen oder den Neubau der Bahnhofplattform (Gleisüberdeckung) erfordern, damit auf dieser künftig eine Begrünung möglich würde.

Für die Verbesserung des Stadtklimas besteht das grösste realistische – aber erst langfristige – Potenzial auf der Gleisüberdeckung da hier bei einer Neugestaltung ein klimatischer Ausgleich über die Vegetation und im Umgang mit Regenwasser miteinbezogen werden kann. Mit der stadträumlichen Aufwertung der Verkehrsachse Laupenstrasse–Bubenbergplatz–Bahnhofplatz–Bollwerk sollen aber auch auf dieser Achse die klimatischen Bedingungen verbessert werden. Der für entsprechende Massnahmen zur Verfügung stehende Raum ist hier jedoch knapp bemessen. Am meisten Potenzial für die Klimaanpassungen bestehen am Bubenbergplatz mit der Ausbildung einer breiten Mitte mit einer Doppelbaumreihe. Hier ist auch der Einsatz von Wasserelementen vorstellbar. Je nach gewählter Variante für die Führung einer zweiten Tramachse sind auf der Achse Laupenstrasse–Bahnhofplatz–Bollwerk mehr oder weniger Massnahmen (z. B. zusätzliche Baumreihen) möglich.

Gerade weil im Stadtraum Bahnhof grossmassstäbliche Verbesserungen hinsichtlich Stadtklima nur schwer und höchstens langfristig erreicht werden können, ist es umso wichtiger, dass kurz- und mittelfristige Massnahmen zur Begrünung und Beschattung in den Fokus genommen werden. Dadurch können im Sommer kühlere Aufenthaltsorte geschaffen werden.

5.3 Erkenntnisse zu einzelnen Teilräumen

5.3.1 Bubenbergplatz



Am 18. Juli 1897 wurde das Denkmal Adrian von Bubenbergs mitten auf dem Platz enthüllt, der nun Bubenbergplatz hiess.

Abbildung 12: Historisches Foto des Bubenbergplatzes aus dem «Topologischen Atlas» mit breiter Mitte, doppelter Baumreihe, Bubenbergdenkmal und Rossschwemme.

Symmetrische Raumbildung mit Bauminsel in der Mitte

Für den Teilraum «Bubenbergplatz» besteht ein Konsens der drei Teams der Testplanung und des Beurteilungsgremiums zur Gestaltung des Strassenraums mit einer breiten Mitte mit Baumkörper. Der nötige Wurzelraum für diesen Baumkörper steht trotz prominenter Lage im Stadtzentrum nicht in Konkurrenz zu noch genutzten Werkleitungsbauten. Dies, weil er über einer nicht mehr genutzten ehemaligen Unterführungsanlage zu liegen kommt. Die Mittelinsel erlaubt die Integration des Denkmals von Adrian von Bubenberg als Verteidiger der Stadt Bern gegen die Burgunder an seinem ursprünglichen Standort mit Blick nach Westen.

Die Wiederherstellung der Mitte mit den Baumreihen bewirkt eine bedeutende stadträumliche Aufwertung. Sie verbessert die Querungsmöglichkeiten und die mikroklimatischen Bedingungen (Schatten, sickerungsfähiger Boden, Wasserretention). Zudem verbessert sie die Repräsentativität des Raumes im Weltkulturerbe und als Eingang zur historischen Altstadt. Die

Wiederherstellung der breiten Mitte mit zwei Baumreihen wurde von allen Teams vorgeschlagen und wird vom Beurteilungsgremium im Zukunftsbild 2035ff als zwingend erachtet.

Wichtig ist eine symmetrische Ausgestaltung des Strassenraums mit einem mittigem Baumkörper. Das heisst, dass die Mittelinsel, die Baumreihen und das Denkmal in der Achse der Gebäude zu liegen haben. Die Symmetrie ist relevant, um der Bedeutung des Raumes in der zentralen Achse der Zähringerstadt gerecht zu werden.

Mit einer einzigen Tramachse ergibt sich auf dem Bubenbergplatz stadträumlich die bessere Lösung. Aber auch eine zweite Tramachse ist unter den genannten stadträumlichen Bedingungen umsetzbar. Voraussetzung für die Wiederherstellung der Mitte ist, dass der MIV auf dieser Achse stark reduziert wird und mit dem ÖV im Mischverkehr geführt wird. Der Raum für ÖV und MIV muss beidseits der Mitte auf je maximal zwei Verkehrsspuren beschränkt werden. Ob diese jeweils mit oder ohne Tramgleise ausgestaltet sind, ist städtebaulich zweitrangig.

Die Unterteilung (Sequenzierung) der breiten Mitte auf dem Bubenbergplatz in Ost-West-Richtung muss noch weiter vertieft werden. Das Beurteilungsgremium empfiehlt explizit die Verlegung des Bubenbergdenkmals auf den Bubenbergplatz. Das Denkmal soll in der Längsrichtung axial in der Mitte positioniert werden. In der Querrichtung wird jedoch eine Positionierung in der Mitte plus/minus am Originalstandort empfohlen, wobei dessen Position die Nutzung des Platzes nicht beeinträchtigen darf. Zudem ist die Sichtachse Schwanengasse-Postparc in die Überlegungen einzubeziehen.

Die Länge der Baumreihen ist noch zu klären. Grundsätzlich schaut Bubenberg als Verteidiger der Stadt Bern gegen die Burgunder nach Westen (bzw. Murten). In der historischen Situation begann die Baumreihe erst hinter dem Denkmal. Allerdings besteht heute die primäre Aufgabe des Denkmals darin, die historische Erinnerung aufrecht zu erhalten. Eine möglichst prominente Inszenierung des Denkmals durch eine freie Sicht nach Westen hat nicht Priorität. Aus stadträumlichen und aus Klimaschutzgründen werden deshalb Baumreihen auf der gesamten Länge der Mittelinsel empfohlen. Anfang und Ende der Baumreihen sind noch zu verifizieren. Dabei sind Anschlusspunkte im Osten und Westen (neuer Bahnhofszugang ZBBS) zu beachten.

Beim neuen Bahnhofzugang «Bubenbergplatz» der SBB wird bei allen Varianten die Fussgängerquerung des Bubenbergplatzes auch mit der zukünftigen Verkehrsanforderung (ÖV/Velo/Wirtschaftsverkehr) anspruchsvoll bleiben. Entsprechend ist die unterirdische Weiterführung der Bahnhofspassage bis zum Hirschengraben auch mittel- und langfristig und bei sich ändernden Verkehrsanforderungen (z. B. weniger MIV, dafür mehr ÖV und Velo) notwendig.

Beschränkung auf vier Fahrspuren für den motorisierten öffentlichen und Individualverkehr

Alle Teams platzieren die beiden Tramachsen, die es gemäss Testplanungsprogramm in einer Variante darzustellen galt, auf beiden Seiten der Mitte und zeigen damit, dass eine zweite Tramachse über den Bubenbergplatz im Querschnitt möglich ist. Das Beurteilungsgremium formuliert die Bedingung, dass die Mitte auch bei zwei Tramachsen mit zwei Baumreihen ausgestattet werden muss. Dies bedingt eine beidseitige Beschränkung auf 2 Verkehrsspuren und die Führung von Tram, Bus und MIV im Mischverkehr (siehe Reduktion des MIVs unten).

Reduktion des MIV auf Zubringerverkehr

Eine beidseitige Beschränkung auf 2 Verkehrsspuren bzw. die Realisierung von ausschliesslichen Mischverkehrsspuren MIV/ÖV ist mit dem heutigen MIV-Aufkommen nicht umzusetzen. Dies bedeutet, dass der MIV gegenüber heute stark reduziert werden muss. Er

muss sich zukünftig auf den notwendigen Zubringer- und Anlieferungsverkehr für die Altstadt resp. den Stadtraum Bahnhof beschränken.

Klare Veloführung

Zwei Vorschläge arbeiten mit einer Veloführung in Seitenlage (Nordseite), einer mit einer beidseitigen Veloführung. Der Ansatz der nördlichen Seitenlage ist grundsätzlich interessant, da sich die aktuellen und geplanten Velostationen ebenfalls auf dieser Seite befinden. Die Anschlusspunkte und Querungsmöglichkeiten nach Süden (insbesondere im Übergang zum Hirschengraben) sind sorgfältig zu prüfen. Es stellt sich die Frage, ob zusätzliche Velospuren im Süden erforderlich sind. Beim Veloverkehr ist vor allem die Klarheit der Veloführung wichtig (Signalisation und Markierungen).

Zirkulationsraum mit verbesserten Querungsmöglichkeiten

Der zentrale Stadtraum des Bubenbergplatzes ist eine Zirkulationsachse und wird kein Aufenthaltsraum werden. Seine primäre Funktion ist die sichere und angenehme Verbindung zum Bahnhof sowie die einfachere Querung der Strasse (Verbindungs- und Verkehrsraum). Räume für den Aufenthalt befinden sich genügend im Umfeld (Schwanengasse, Innenhof Burgerspittel, kleine und grosse Schanze). Die neue breite Mitte ist in ihrer Funktion auch für die Querung der Verkehrsachsen durch zu Fuss Gehende sehr wichtig. Daraus folgt, dass die Querung nicht durch Gestaltungselemente oder andere Hindernisse beeinträchtigt werden soll. Die Qualität der Querung wird damit deutlich erhöht. Die Umgestaltung der Trottoirs gebäudeseitig soll mehr Raum und Repräsentation für frequenzorientierte Erdgeschossnutzungen schaffen und zu attraktiven Adressen für Unternehmen beitragen.

Aufwertung mit Bäumen und Wasser

Die Vorschläge mit den beiden neuen Baumreihen auf der breiten Mitte stellen stadtklimatisch einen grossen Gewinn dar (Verschattung, unversiegelte Bereiche, evtl. Wasserelemente). Es gibt diesbezüglich nur marginale Unterschiede zwischen den Vorschlägen. Bei den vorgeschlagenen Wasserelementen auf der Mittelinsel handelt es sich um Reminiszenzen an die historische «Rossschwemme». Auch für Wasserelemente gilt, dass sie die Querungsmöglichkeiten nicht behindern dürfen. Selbiges gilt für eine allfällige Sichtbarmachung des hier als Kanal verlaufenden Stadtbachs.

Fazit für Zukunftsbild

Der Bubenbergplatz wird zukünftig mit den zwei Hapterschliessungen des Bahnhofs als Ankunftsort der Stadt Bern an Bedeutung gewinnen. Den heutigen, ausschliesslichen Verkehrsraum als historischen Stadtraum mit breiter Mitte, Doppelbaumreihe und Bubenbergdenkmal mittig und axial auszubilden, ist zwingend erforderlich. Dies ermöglicht eine signifikante Aufwertung des Stadtraumes, der Qualität der Querung sowie des Stadtklimas. Diese Aufwertung mit den erforderlichen Massnahmen ist prioritär vor einer allfälligen 2. Tramachse zu gewichten.



Abbildung 13: Situationsplan Bubenbergplatz Team A

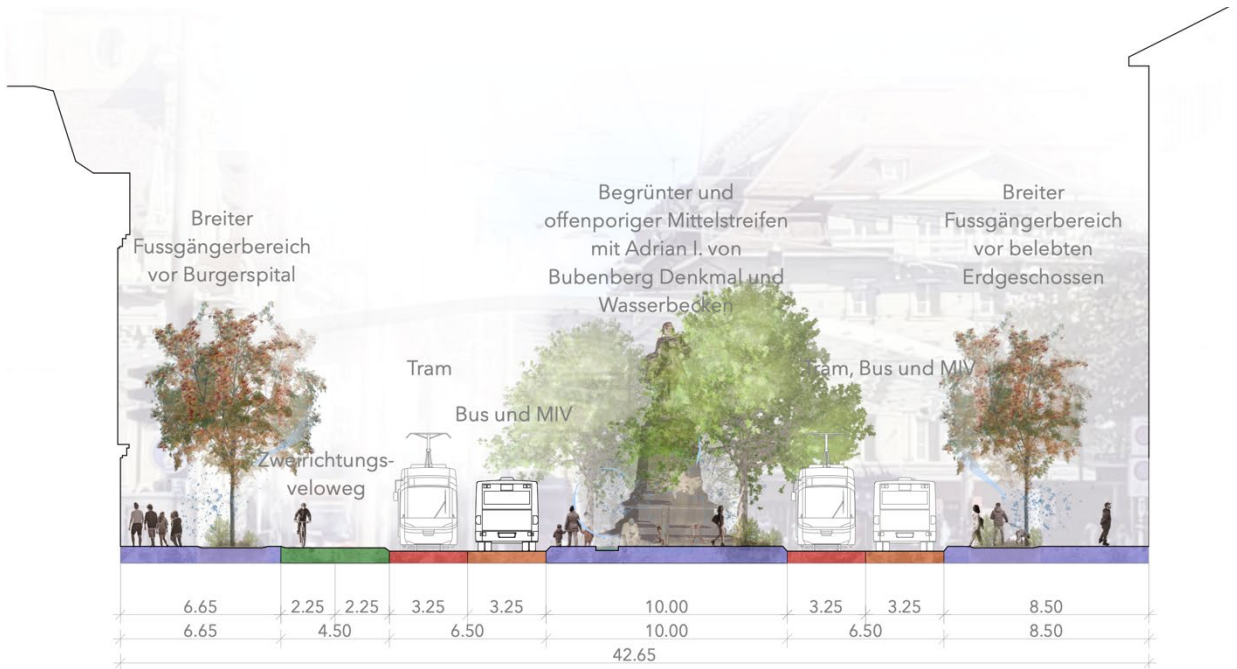


Abbildung 14: Querschnitt Bubenbergplatz Team A



Abbildung 15: Situationsplan Bubenbergplatz Team B

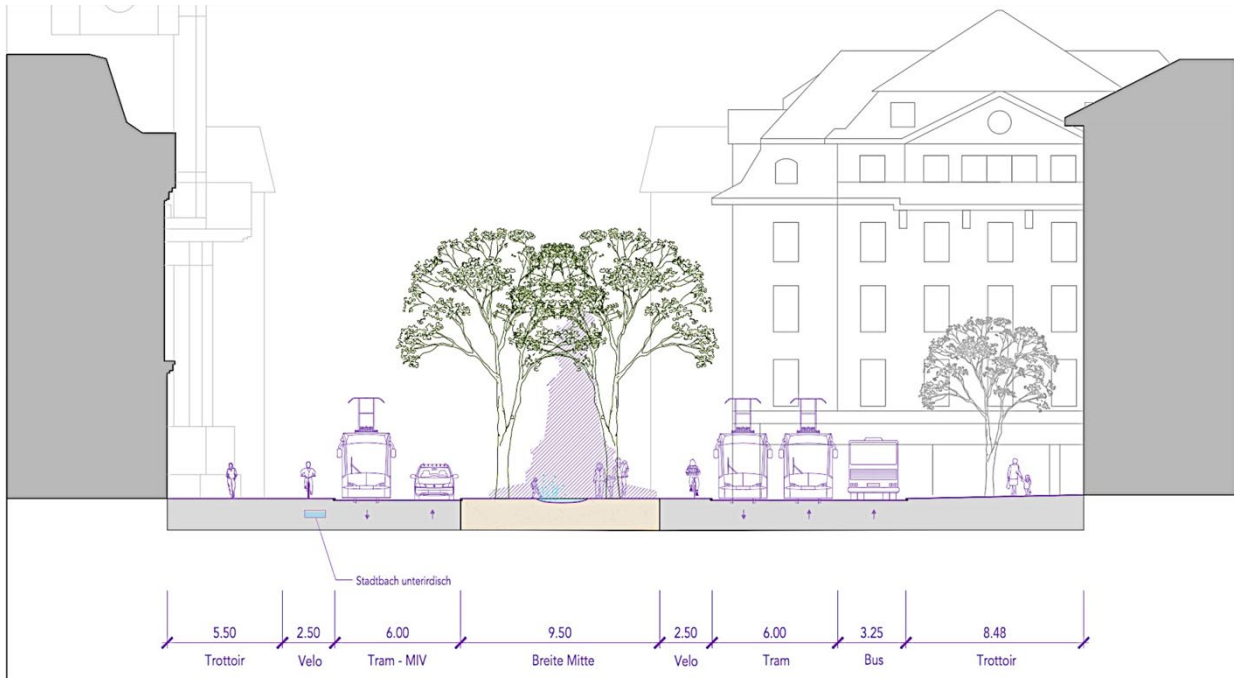


Abbildung 16: Querschnitt Bubenbergplatz Team B



Abbildung 17: Situationsplan Bubenbergplatz Team C



Abbildung 18: Querschnitt Bubenbergplatz Team C



Abbildung 19: Heutige Ansicht des Bubenbergrasses, Foto Team A

5.3.2 Bahnhofplatz (inklusive Christoffelgasse)



Abbildung 20: Historisches Foto mit Blick auf das Nordportal der Heiliggeistkirche und den alten Bahnhof

Stadträumliche Herausforderung

Der Bahnhofplatz stellt als orthogonal zur Stadtachse verlaufender Raum und Verbindungsraum zum Bollwerk eine gestalterische Herausforderung dar. Es handelt sich historisch um eine Bruchstelle. Die ursprüngliche Stadtmauer an dieser Stelle wurde zuerst von der Heiliggeistkirche, später von Eisenbahn und Sackbahnhof (altes Bahnhofsgebäude) und noch später von der Durchmesserlinie der Eisenbahn überformt. Mit dem Bau der Heiliggeistkirche wurde der Sichtbezug vom Bollwerk gegen die Hauptgasse hin eingeschränkt. Die Stadteingangssachse von Norden läuft auf das Nordportal der Heiliggeistkirche zu und erfährt an dieser Stelle eine Umlenkung.

Der Teilperimeter Bahnhofplatz stellt stadträumlich die schwierigste Stelle im Bearbeitungsperimeter dar. In den Vorschlägen der Teams bestehen unterschiedliche Ansätze. Für das Beurteilungsgremium ist klar, dass nur eine Umstrukturierung mit Ersatzneubau des heutigen SBB-Aufnahmegebäudes zu einer Neudisposition des Bahnhofplatzes und damit zu grundsätzlich neuen Aufenthaltsqualitäten führen kann. Mit der jetzigen städtebaulichen Situation sind nur eingeschränkt Optimierungen möglich. Die Analyse der heutigen Situation ist dafür sehr wichtig. Der Heiliggeistkirche fehlt die stringente, städtebauliche Verankerung.

Mittel- und langfristiges Szenario denken

Es muss in unterschiedlichen Zeithorizonten gedacht werden. Mittelfristig erfolgt die Konzeption des Raumes noch mit dem heutigen SBB-Aufnahmegebäude. In der langfristigen Vision sollte jedoch ein Ersatz des SBB-Aufnahmegebäudes in Erwägung gezogen werden. Eine weitere zentrale Fragestellung ist der Umgang mit dem heutigen Baldachin (Glasdach). Das Beurteilungsgremium vertritt die Ansicht, dass der Baldachin stadträumlich im Hinblick auf die

Positionierung und formale Ausgestaltung ungünstig ist, da er die Lesbarkeit der zentralen Stadtachse der Zähringerstadt erschwert. Allerdings ist ein Umsteigeknoten ohne Dach nicht denkbar. Ein Ersatz des Baldachins ist im Rahmen einer grösseren Intervention am Bahnhofplatz wünschenswert. Die vorgeschlagenen Lösungen ohne Baldachin (Team B und C) erfordern Ersatzmassnahmen. Als Witterungsschutz über den Haltestellen sowie Identifikations- und Orientierungselement hat der Baldachin heute eine wichtige Rolle. Bei einem Rückbau des Baldachins sind diese Funktionen mit anderen, geeigneten Massnahmen zu gewährleisten.

Das Team A schlägt eine Weiterentwicklung des Bahnhofplatzes mit den bestehenden Bauten vor. Dieses Gesamtkonzept kann lediglich als realistisches kurz- bis mittelfristiges Zielbild dienen. Der Vorschlag von Team C mit Rückbau des heutigen SBB-Aufnahmegebäudes und Neubau auf dem Bahnhofplatz dient als wichtige langfristige Referenz.



Abbildung 21: Begrünung Bahnhofplatz Team A

Prüfung Ersatz des SBB-Aufnahmegebäudes und des Baldachins

Zentrale Themen des Teilraums Bahnhofplatz sind:

1. Umgang mit dem SBB-Aufnahmegebäude;
2. Umgang mit dem Baldachin

Ein Eingriff im Teilraum Bahnhofplatz hat einen grossen transformativen Effekt auf den gesamten Raum. Aus stadträumlicher Sicht ist dabei die Forderung nach einem neuen SBB-Aufnahmegebäude von zentraler Bedeutung. Bei sämtlichen Betrachtungen ist auch ein Zwischenschritt bis zum Ersatz des SBB-Aufnahmegebäudes darzustellen.

Der Baldachin hat aus Sicht des Beurteilungsgremiums keine städtebauliche Qualität. Das Zukunftsbild 2035ff sollte den Bahnhofplatz ohne Baldachin zeigen. Dadurch entstehen andere Potenziale auf dem Bahnhofplatz. Die Frage nach den alternativen Überdachungen ist allerdings noch ungeklärt. Sie ist nicht nur aus stadträumlicher, sondern auch aus Sicht der verschiedenen Akteure zu betrachten. Der Bahnhofplatz ist sowohl Funktionsraum – z. B. für die Hauptakteure, die Pendelnden und ÖV-Nutzenden – als auch Sozialraum. Für sogenannte Randständige ist er ein wichtiger Aufenthalts- und Begegnungsort. Insbesondere für diese Akteursgruppe ist der Witterungsschutz des Baldachins von entscheidender Bedeutung. Die Teams liefern zu der Frage nach alternativen Überdachungen keine überzeugenden Antworten (Vgl. Kap. 5.5).

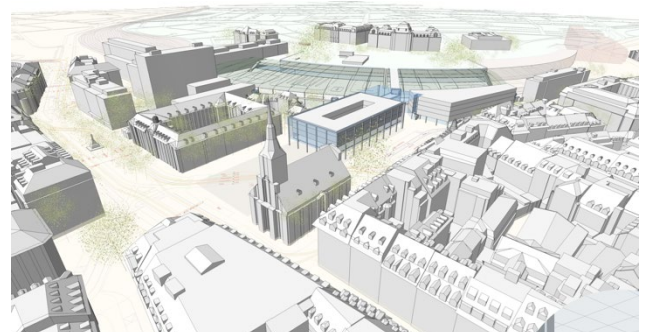


Abbildung 22: Vorschlag Ersatzneubau SBB-Aufnahmegebäude Team B

Beim Vorschlag des Teams A dient der Baldachin als Identitäts- und Orientierungspunkt.

Mit dem vorgeschlagenen Neubau von Team B auf dem Bahnhofplatz entsteht eine unklare Situation mit zwei Bahnhofplätzen. Der Vorschlag vermag das Beurteilungsgremium stadträumlich nicht zu überzeugen.

Der Vorschlag von Team C ist stadträumlich am klarsten. Der Vorschlag schafft einen stringenten neuen Platz, einen klaren Bezug zur Altstadt und spielt die Hauptfassade der Heiliggeistkirche frei. Aus diesem Vorschlag wird klar, dass der Baldachin entfernt werden muss. Die architektonischen Anforderungen an das neue Gebäude auf dem Bahnhofplatz sind noch zu klären. Das Team C hat zudem den Raum Loebegg / Christoffelgasse noch nicht überzeugend behandelt. Der Umgang mit diesem Gebiet ist generell vertiefter zu klären (auch hinsichtlich Witterungsschutz bei den Haltestellen).

Tramachse Wyler generiert grosse Herausforderungen auf dem Bahnhofplatz

Bei sämtlichen Vorschlägen sind die Radien der Tramführungen zu prüfen. Sie sind massgeblich dafür, ob ein Vorschlag funktioniert oder nicht. Die mögliche zukünftige Tramachse Wyler generiert darüber hinaus grosse Herausforderungen für den Bahnhofplatz. Aus Sicht der Verkehrsexpert*innen kann das Problem mit den Tramradien aber voraussichtlich bei allen Vorschlägen gelöst werden

Mit dem heutigen Bestand funktioniert der ÖV wesensgerecht und effizient. Je weiter sich die Vorschläge von der heutigen Situation entfernen, desto ungewisser ist das Funktionieren des ÖV sowohl im Normal- wie auch im Störfall.

Die Personenströme sind in allen drei Vorschlägen sehr ähnlich. Die Frage nach der Hindernisfreiheit der Tramhaltestellen ist noch zu klären.

Weiterer Klärungsbedarf bei der Nutzungsverteilung

Auf dem Bahnhofplatz wurden zur Nutzungssequenzierung unterschiedliche Ansätze verfolgt. Im Rahmen der weiteren Arbeiten ist noch zu klären, welcher der drei Ansätze weiterzuverfolgen ist.

Der Vorschlag von Team A erlaubt eine gute Bespielung des Randbereichs für den Aufenthalt.

Das von Team C vorgeschlagene neue Gebäude auf dem Bahnhofplatz ist kein eigentliches Bahnhofsgebäude, sondern primär ein Zugangsbauwerk, welches zu den Gleisanlagen führen soll. Es schafft die Voraussetzung für einen deutlich attraktiveren Bahnhofplatz. Die Frage nach der Nutzung des Gebäudes ist noch zu klären. Je nachdem, wo die Menschen den Bahnhof verlassen, hat dies gewichtige Auswirkungen auf die Nutzung des Bahnhofplatzes und die Frequenzen. Die Adressierung des Gebäudes und seiner Funktion ist noch zu schärfen.

Umgang mit Kaltluftströmung und Baumpflanzungen

Die Bahnhofplattform wird gleisparallel regelmässig von Luft überströmt. Es scheint wenig realistisch, diesen Luftstrom bis auf den Bahnhofplatz zu führen. Die querstehenden PostParc-Gebäude beim Bahnhofseingang bilden zudem teilweise eine Barriere. Der mikroklimatische Einfluss durch bestehende Kaltluftströme wird voraussichtlich gering sein; neue Kaltluftströmungen zu induzieren wird kaum möglich sein, da grössere zusammenhängende Freiflächen, die an den Bahnhofplatz anschliessen, fehlen.

Eine stärkere Begrünung der Platzräume wird grundsätzlich sehr begrüsst. Insbesondere im Sommer sind Beschattung und Begrünung zentral für die Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Indem die Personenströme im Bereich des Bahnhofplatzes an die Oberfläche geholt werden, bietet sich die Möglichkeit, den Untergrund teilweise als Wurzelraum zu gewinnen. Es gilt zu bedenken, dass Bäume in einem solch sensiblen Raum sorgfältig gesetzt werden müssen. Alternative Beschattungsmassnahmen sind zu prüfen.

Team A sieht Baumpflanzungen und Entsiegelungen im Randbereich des Bahnhofplatzes vor, die klimatisch einen Mehrwert bringen, aber aus denkmalpflegerischer Sicht Fragen aufwerfen. Ebenfalls sieht das Team vor den Baldachin zu begrünen, was jedoch statisch und funktional nicht möglich und sinnvoll ist.

Beim Vorschlag von Team B werden Baumpflanzungen eher in der Bahnhofsumgebung vorgeschlagen. Diese Elemente haben aber kaum Verbindung untereinander und sind wenig ausgestaltet worden. Die Wirkung auf das Stadtklima wird im Wesentlichen von der Ausgestaltung der Einsteinhalle abhängen; vom Bahnhofplatz selbst wird kaum eine positive stadtklimatische Wirkung ausgehen.

Beim Vorschlag von Team C kann eine Klimaanpassung erfolgen mit neuen, grossflächigen und zusammenhängenden Frei- und Grünflächen, die alle Ebenen des Bahnhofsumfeldes umfassen. Diese Massnahmen werden eine positive Wirkung auf den Hitzeinseleffekt haben. Auch der Bahnhofplatz kann mit einer Begrünung stark aufgewertet werden.

Fazit für Zukunftsbild

Um die stadträumliche Qualität des Bahnhofplatzes zu verbessern, den Aufenthaltsraum aufzuwerten und eine Stadtreparatur im Sinne des UNESCO-Weltkulturerbes vorzunehmen, bedarf es tiefgreifender Interventionen. Dazu sollte der Platz von zusätzlichen Verkehrsnutzungen entlastet werden. Ein längerfristiger Ersatz des Aufnahmegebäudes und des Baldachins sind für die Qualität des Stadtraumes unumgänglich. Sie ermöglichen es, die Platzfläche neu zu proportionieren und dadurch wesentliche Mehrwerte bezüglich Aufenthaltsqualität, Stadtklima sowie der Anforderungen aus dem UNESCO-Managementplan (Strassenachsen, Heiliggeistkirche, visuelle Integrität etc.) zu generieren. Dabei ist sicherzustellen, dass der Bahnhof als solcher erkennbar bleibt.

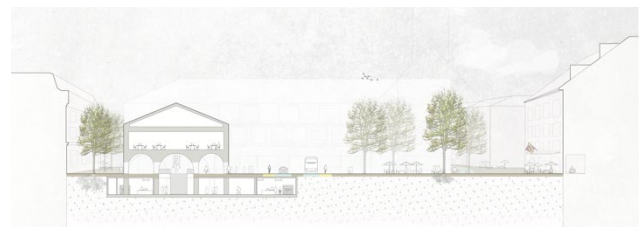
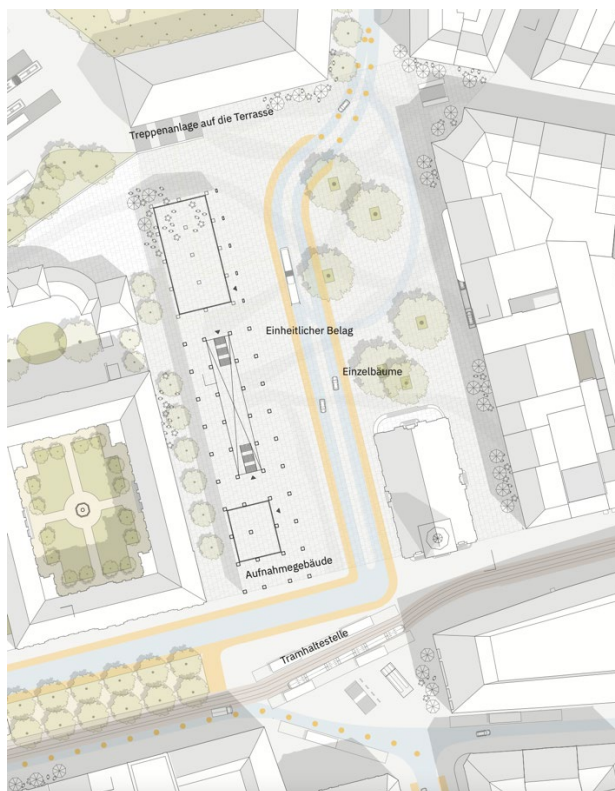


Abbildung 23: Vorschlag Ersatzneubau SBB-Aufnahmegebäude Team C

5.3.3 Bollwerk



1913 Bollwerk (*bbb*, D27985)

Abbildung 24: Historisches Foto des Bollwerks aus dem «Topologischen Atlas». Die beiden Strassenseiten des Bollwerks bilden ein Vis-à-vis. Bauten und Strassenraum des Bollwerks bilden den Abschluss des unteren Stadtniveaus.

Stadträumliche Aufwertung erforderlich

Das Bollwerk weist heute grosse stadträumliche Mängel auf und muss zwingend aufgewertet werden. Das Bollwerk muss für den Fussverkehr attraktiver werden. Insbesondere braucht es Freitreppenelemente zur Verbindung der unterschiedlichen Stadtebenen. Die erforderliche stadträumliche Aufwertung gelingt besser in den Varianten ohne Tram. Dies, da die Anordnung der notwendigen Tramhaltestellen im Bollwerk stadträumlich anspruchsvoll ist. Soll eine Tramachse durch das Bollwerk geführt werden, ist aufgrund zusätzlich notwendiger Haltestellen gemäss den Vorschlägen der Teams im Bereich des heutigen Gebäudes Bollwerk 2-8 lediglich ein pragmatischer Ansatz technisch machbar.

Vis-à-vis für die Stadtseite

Die Bahnseite muss künftig ein Vis-à-vis zur Stadtseite bilden. Dazu braucht das Bollwerk attraktive Gebäude auf beiden Strassenseiten, die zueinander in Beziehung stehen und eine gleichwertige Bedeutung haben. Die Bahnseite soll Aufgänge auf die Plattform beinhalten, die die ausserordentlich wichtige Anbindung der Länggasse zur Altstadt sicherstellen. Die Teams

zeigen in verschiedenen Ansätzen, wie eine Aufwertung des Bollwerks möglich ist. Dabei zeigt der Vorschlag des Teams C das schönste Vis-à-vis zur Altstadt. Dieser städtebaulich optimale Vorschlag gilt als Orientierungsrahmen.

Bäume

Das Beurteilungsgremium erachtet eine Baumallee als stadträumlich optimale Lösung für das Bollwerk. Es ist sich aber bewusst, dass der im Querschnitt von Fassade zu Fassade zur Verfügung stehende Raum sehr knapp ist, um allen städtebaulichen und verkehrlichen Ansprüchen vollumfänglich gerecht zu werden, was einen opportunistischen Ansatz erfordern kann. Aus stadträumlicher Sicht ist die Realisierung von zwei Baumreihen anzustreben.

Integration Tramachse Wyler

Das Tram Wyler ist als langfristige Vision (Horizont 2050) zu sehen. Bei einer Realisierung einer solchen Tramachse ist eine Haltestelle im Bollwerk sinnvoll, um den Reisenden einen raschen Umstieg auf die Bahn zu ermöglichen. Die zweite Tramachse könnte auch eine Chance für die Aufwertung des Strassenraums sein, indem die Tramhaltestelle zusätzliche Frequenzen generiert, Nutzungen im Bollwerk unterstützt und damit die neuen Freitreppen-Zugänge zur Plattform-Ebene und in die Länggasse attraktiviert. Die Tramachse kann im Bollwerk städtebaulich verträglich umgesetzt werden, sofern der notwendige Raum für die Haltestellen gesichert werden kann. Dies stellt in Hinblick auf die engen Platzverhältnisse von Fassade zu Fassade eine Herausforderung dar. Weiter besteht eine wesentliche Abhängigkeit zur Situation auf dem Bahnhofplatz. Eine Tramachse durchs Bollwerk macht die Situation auf dem Bahnhofplatz insgesamt komplizierter und erschwert die stadträumliche Aufwertung. Die stadträumliche Situation auf dem Bahnhofplatz ist im Nachgang zum technischen Nachweis einer Tramachse zu klären.

Verbindung der Stadtebenen

Die geforderte qualitätsvolle Verbindung der Stadtebenen kann in der Achse der Aarbergergasse mit einer relativ breiten Treppe gut gelöst werden.

Fazit für Zukunftsbild

Dem Bollwerk wird zukünftig mit der neuen Museumsstrasse (Hodlerstrasse) eine wesentlich grössere Bedeutung zukommen, eine entsprechende Aufwertung des Stadtraumes ist demzufolge unabdingbar. Es ist bahnhofseitig der entsprechende Raum für Fussgänger und für eine Begrünung mit einer beidseitigen Baumreihe, also einer Allee, anzustreben. Ein qualitätsvoller Stadtraum bedarf bahnhofseitig zudem präzise gesetzte, architektonisch attraktive Gebäude als vis-à-vis zur Altstadt (Stadtreparatur im Kontext des UNESCO-Weltkulturerbes) und entsprechender grosszügiger und offener Verbindungen von der Altstadt in die Länggasse (Freitreppe).



Abbildung 25: Querschnitt Grosse Schanze - Bollwerk Team C



Abbildung 26: Visualisierung Team C



Abbildung 27: Situationspläne Strassenraum Bollwerk Team A, B, C

5.3.4 Bahnhofplattform

Im Verlauf des Verfahrens hat sich herausgestellt, dass wegen der mangelhaften Statik der Bahnhofplattform bis auf Weiteres keine umfassende Entwicklung der Bahnhofplattform möglich ist. Aufgrund der noch offenen Fragen und Abhängigkeiten muss die Plattform in zukünftigen Planungen weiter bearbeitet werden. Die Vorschläge der Teams zeigen, dass ein grosses Potenzial für eine Begrünung besteht. Bei einer Weiterentwicklung oder Neukonzeption soll deshalb ein hoher Grünanteil angestrebt werden. Zudem muss gemäss UNESCO-Managementplan die Aussicht von der Grossen Schanze auf Altstadt und Alpen gewährleistet bleiben. Bezüglich der Nutzung wird es sinnvoll sein, den Raum aufgrund seiner Dimension und der unterschiedlichen Mikrolagequalitäten in Teilräume mit unterschiedlichen Profilen zu sequenzieren. Priorität hat die Vernetzung der drei Stadtebenen mittels offener, gut zugänglicher und grosszügiger Freitreppenanlagen. Diese Vernetzung kann und soll früher und konkreter angegangen werden als die übrige Neugestaltung der Ebene.

Fazit für Zukunftsbild

Die Plattform über den Gleisen besitzt langfristig ein grosses städtebauliches Potential bezüglich öffentlichem Raum, Stadtklima und erweiterten, publikumsorientierten Nutzungen. Sie soll begrünt und erweitert werden. Durch eine neue Anordnung der Verkehrsflüsse können neue Aufenthaltsorte entstehen. Schon bevor ein allfälliger Ersatz die statischen Voraussetzungen für grössere Veränderungen schafft, soll der Raum mit Begrünungen und anderen Interventionen aufgewertet werden.



Abbildung 28: Situationsplan und Schnitt Bahnhofplattform Team A

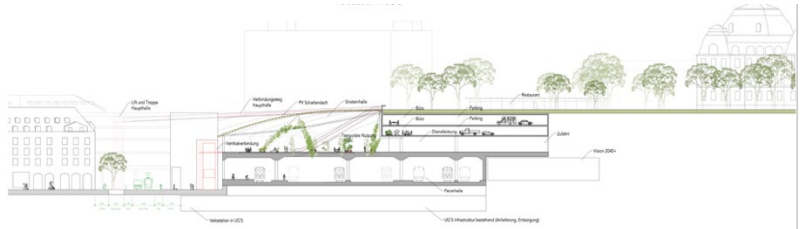
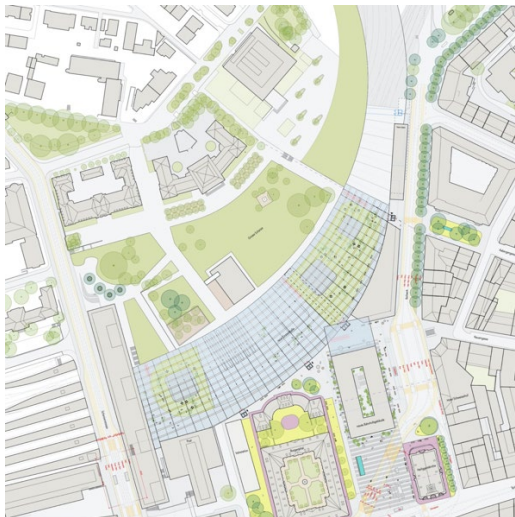


Abbildung 29: Situationsplan und Schnitt Bahnhofplattform Team B



Abbildung 30: Situationsplan und Schnitt Bahnhofplattform Team C

5.3.5 Bundesgasse

Erhalt der Allee

Die Führung einer Tramachse in der Bundesgasse stellt aus stadträumlicher Sicht einen Eingriff dar, weil sie die Repräsentativität der Strasse beeinträchtigen könnte. Er wird aber grundsätzlich als möglich erachtet. Die Platzverhältnisse und das bestehende Strassenprofil bieten genügend Raum für eine Tramführung. Bedingung für die Führung einer Tramachse in der Bundesgasse ist, dass die Allee als Typologie bestehen bleibt. Bei Tramhaltestellen werden vermutlich Eingriffe in die bestehende Baumallee (Rodungen bzw. Neuplatzierungen von Bäumen) nötig. Lücken in den Baumreihen sind im Hinblick auf das Erhaltungsziel der Alleentypologie sorgfältig abzuwägen und zu prüfen.

Im Fall einer Tramachse Bundesgasse muss der Raum zwischen Bahnhofplatz und Bundesgasse (Christoffelgasse, Schwanengasse) deutlich aufgewertet werden, damit trotz etwas längerer Umsteigedistanz attraktive Umsteigebeziehungen entstehen. Es soll ein «Umsteigequartier» mit hohen räumlichen Nutzungsqualitäten für den schnellen Fussverkehr und der guten Erreichbarkeit der Haltestellen entstehen. Dieses ist ab Bahnhof bis zur Bergstation der Marzilibahn zu denken und muss erhöhte Ansprüche an die Sicherheit im öffentlichen Raum erfüllen.

Störungsanfälligkeit und sensibler Bereich vor Bundeshaus

Die Bundesgasse ist die Verlängerung der Einfallsachse Süd-Ost über die Kirchenfeldbrücke. Vor dem Bundeshaus sollte allerdings der Verkehr nicht intensiviert werden. Bei einer zusätzlichen Verlagerung des ordentlichen ÖV auf die Bundesgasse (ergänzend zu den bestehenden Buslinien) und entsprechender Reduktion im Raum Bahnhofplatz und Bollwerk besteht die Gefahr, dass heute bestehende Reserven und Spielräume für den ÖV-Betrieb verloren gehen oder anderweitig sichergestellt werden müssen. Bedingungen für eine Tramachse durch die Bundesgasse sind zudem, dass keine Fahrleitungen über den Bundesplatz führen und dass auf dem Bundesplatz keine Haltestellenbereiche liegen.

Vielseitige Nutzungen auf dem Bundesplatz

Die Nutzung des Bundesplatzes für verschiedene Events ist zu beachten. Das Beurteilungsgremium geht nicht davon aus, dass eine Tramachse in der Bundesgasse zu einer Verschlechterung der Aufenthaltsqualität führen würde.

Bestehende Baumallee mit grossen Bäumen ist für das Stadtklima wichtig

Die bestehende Baumallee ist auch aus klimatischer Sicht als Wert zu erhalten.

Fazit für Zukunftsbild

Die Bundesgasse soll in ihrer heutigen Erscheinungsform (Querschnitt, Allee, etc.) erhalten bleiben. Eine Tramachse Bundesgasse ist möglich, bedarf jedoch einer Aufwertung der Schwanengasse und Christoffelgasse als Umsteigequartier. Grundlage der Aufwertung bildet die historische Ausformulierung der beiden Strassenanlagen.



Abbildung 31: Situationsplan Bundesgasse Team A



Abbildung 32: Situationsplan Bundesgasse Team B



Abbildung 33: Situationsplan Bundesgasse Team C

5.3.6 Laupenstrasse

Gestaltung als wichtige Eingangsachse

Die Laupenstrasse ist die Verlängerung der zentralen Altstadtachse und die historische Einfallachse von Westen (Laupen, Murten) her. Sie bietet stadträumlich und verkehrlich viel Potenzial, aber aufgrund der vielfältigen verkehrlichen Ansprüche auch grosse Herausforderungen. Sie wurde in den Projekten nicht prioritär behandelt. Der Teilraum umfasst wichtige historische Verbindungsachsen: Der angrenzende Hirschengraben führt nach Süden, die Laupenstrasse nach Westen, die Belpstrasse am Kocherpark vorbei ins Mattenhofquartier und zum Eigerplatz. Ihre Gestaltung sollte der Bedeutung der Achse gerecht werden.

Aufwertung mit Baumpflanzungen erwünscht

Als Verbindungsachse hat die Laupenstrasse eine wichtige Bedeutung und ein grosses Potenzial für eine starke stadträumliche Aufwertung inklusive der «City West» und der Belpstrasse. Schöne und qualitative Sichtachsen und Stadtsequenzen könnten durch die bewusste Setzung von Bäumen unterstützt werden. Die stadträumliche Qualität ist dabei wichtiger als die Anzahl der Bäume. Als Ideallösung für die Laupenstrasse bietet sich eine Baumallee an, die stellenweise aus funktionalen Gründen (Zufahrten, Leitungen etc.) einseitig unterbrochen werden kann. Die Durchgängigkeit der Allee muss mit der Bedeutung des Verkehrs abgewogen werden.

Breite Gehbereiche für hohe Fussgängerfrequenzen

Die Laupenstrasse hat für alle Verkehrsteilnehmenden eine grosse Bedeutung. Sie ist (auch bei einem autoarmen Bahnhofplatz) eine wichtige Verkehrsachse. Sie ist die Zufahrt der Postautobusse und übernimmt im Bereich des Bahnhofs eine zentrale Funktion für die in Zukunft noch stark anwachsenden Fussgängerströme. Um das grosse Raumbedürfnis der Fussgänger befriedigen zu können, ist ein deutlich breiteres Trottoir als heute nötig.

Wichtiger Zirkulationsraum

Auch die Laupenstrasse hat eine hohe Bedeutung als Zirkulationsraum. Es bestehen sehr hohe Frequenzen, was attraktiv für publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen ist (Zugangsbereich Welle). Auch hier sollen Vorbereiche / Trottoirs Erdgeschossnutzungen unterstützen.

Achse für stadtklimatische Massnahmen nutzen

Grosse und wichtigen Achsen, wie die Laupenstrasse eine ist, sind für Klimaanpassungsmassnahmen zu nutzen, da im Stadtraum ansonsten generell wenige Flächen zur Verfügung stehen.

Fazit für Zukunftsbild

Der Strassenraum Laupenstrasse hat heute wenig Qualitäten. Er soll aufgewertet und begrünt werden, soweit möglich mit einer Allee.



Abbildung 34: Situationsplan Laupenstrasse Team A



Abbildung 35: Situationsplan Laupenstrasse Team B

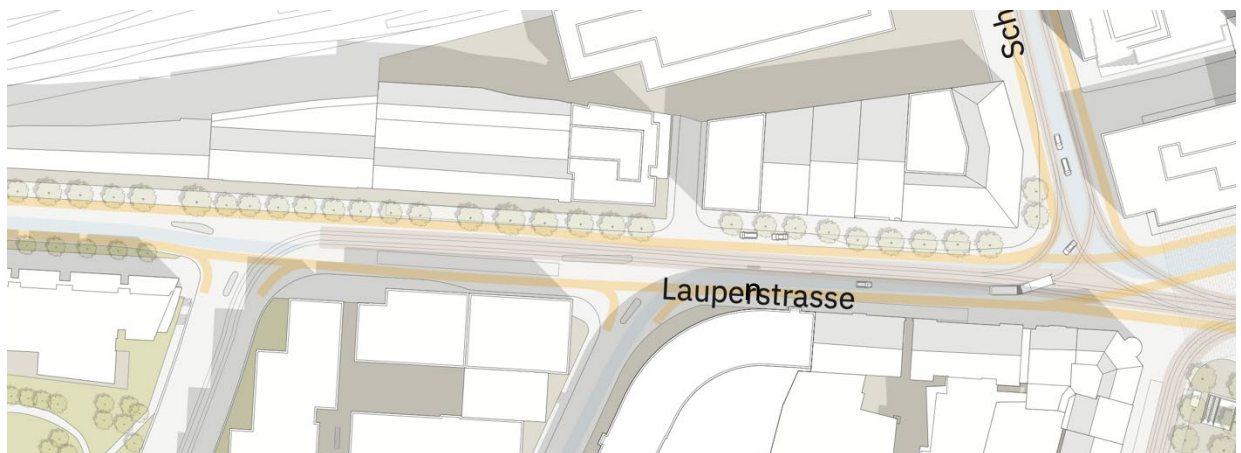


Abbildung 36: Situationsplan Laupenstrasse Team C

5.4 Zukunftsbild 2035ff

Sämtliche Massnahmen, die für das Zukunftsbild 2035ff. definiert werden, sollen zu einer wesentlichen Verbesserung der Qualität des Stadtraumes, insbesondere zur sorgfältigen Entwicklung in einem Weltkulturerbe, sowie zur Verbesserung des Stadtklimas und der Nutzungsqualität beitragen. Eine zentrale Anforderung für die Wirkung der Massnahmen ist eine starke Reduktion des MIV, ohne dabei den Anlieferungs- und Dienstleistungsverkehr zu unterbinden. Gleichzeitig sind attraktive Verbindungen für Velo- und Fussverkehr sicherzustellen und soll der öffentliche Verkehr nicht beeinträchtigt werden.

Folgende Ziele der Synthese werden im Zukunftsbild 2035ff. festgehalten:

	Ziele	Handlungsbedarf			Zeit-horizont		
		<i>klein</i>	<i>mittel</i>	<i>gross</i>	<i>kurz</i>	<i>mittel</i>	<i>lang</i>
1	<p>Bubenberplatz</p> <p>Der Bubenberplatz wird zukünftig mit den zwei Haupterschliessungen des Bahnhofs als Ankunftsort der Stadt Bern an Bedeutung gewinnen. Den heutigen, ausschliesslichen Verkehrsraum als historischen Stadtraum mit breiter Mitte, Doppelbaumreihe und Bubenberdenkmal mittig und axial auszubilden, ist zwingend erforderlich. Dies ermöglicht eine signifikante Aufwertung des Stadtraumes, der Qualität der Querung sowie des Stadtklimas. Diese Aufwertung mit den erforderlichen Massnahmen ist prioritär vor einer allfälligen 2. Tramachse zu gewichten.</p>			X		X	
2	<p>Bahnhofplatz</p> <p>Um die stadträumliche Qualität des Bahnhofplatzes zu verbessern, den Aufenthaltsraum aufzuwerten und eine Stadtreparatur im Sinne des UNESCO-Weltkulturerbes vorzunehmen, bedarf es tiefgreifender Interventionen. Dazu sollte der Platz von zusätzlichen Verkehrsnutzungen entlastet werden. Ein längerfristiger Ersatz des Aufnahmegebäudes und des Baldachins sind für die Qualität des Stadtraumes unumgänglich. Sie ermöglichen es, die Platzfläche neu zu proportionieren und dadurch wesentliche Mehrwerte bezüglich Aufenthaltsqualität, Stadtklima sowie der Anforderungen aus dem UNESCO-Managementplan (Strassenachsen, Heiliggeistkirche, visuelle Integrität etc.) zu generieren. Dabei ist sicherzustellen, dass der Bahnhof als solcher erkennbar bleibt.</p>			X			X
3	<p>Bollwerk</p> <p>Dem Bollwerk wird zukünftig mit der neuen Museumsstrasse (Hodlerstrasse) eine wesentlich grössere Bedeutung zukommen, eine entsprechende Aufwertung des Stadtraumes ist demzufolge unabdingbar. Es ist bahnhofseitig der entsprechende Raum für Zufussgehende und für eine Begrünung mit einer beidseitigen Baumreihe, also einer Allee, anzustreben. Ein qualitätsvoller Stadtraum bedarf bahnhofseitig zudem präzise gesetzte, architektonisch attraktive Gebäude als vis-à-vis zur Altstadt (Stadtreparatur im Kontext des UNESCO-Weltkulturerbes) und entsprechender grosszügiger und offener Verbindungen von der Altstadt in die Länggasse (Freitreppe).</p>		X	X	X	X	

4	Bahnhofplattform Die Plattform über den Gleisen besitzt langfristig ein grosses städtebauliches Potential bezüglich öffentlichem Raum, Stadtklima und erweiterten, publikumsorientierten Nutzungen. Sie soll begrünt und erweitert werden. Durch eine neue Anordnung der Verkehrsflüsse können neue Aufenthaltsorte entstehen. Schon bevor ein allfälliger Ersatz die statischen Voraussetzungen für grössere Veränderungen schafft, soll der Raum mit Begrünungen und anderen Interventionen aufgewertet werden.		X	X			X
5	Durchwegungen Das Länggassquartier und die Altstadt sind ungenügend miteinander verbunden. Deshalb sollen attraktive öffentliche Durchwegungen und Aufgänge auf die verschiedenen Stadtebenen (Stadtebene – Bahnhofplattform – Uniterrasse / Grosse Schanze) gesichert und realisiert werden, um die Vernetzung und Aufwertung insbesondere der Bahnhofplattform zu ermöglichen. Dies in der Achse Schwanengasse – Bogenschützenstrasse, auf dem Bahnhofplatz, am Bollwerk in den drei Achsen Neuengasse, Aarberggasse und Speichergasse. Die ursprüngliche, heute nicht mehr existente Verbindung des Länggassquartiers mit der Altstadt im Bereich Bollwerk ist eine zwingende, mittelfristig umzusetzende Vorgabe. Zudem ist die Anbindung der Bundesgasse an den Bahnhof bei einer allfälligen neuen Tramachse durch die Bundesgasse via Schwanengasse und Christoffelgasse aufzuwerten und ausreichend zu verschatten (siehe auch Ziel 6).		X		X	X	X
6	Bundesgasse Die Bundesgasse soll in ihrer heutigen Erscheinungsform (Querschnitt, Allee, etc.) erhalten bleiben. Eine Tramachse Bundesgasse ist möglich, bedarf jedoch einer Aufwertung der Schwanengasse und Christoffelgasse als Umsteigequartier. Grundlage der Aufwertung bildet die historische Ausformulierung der beiden Strassenanlagen.	X	X		X	X	X
7	Laupenstrasse Der Strassenraum Laupenstrasse hat heute wenig Qualitäten. Er soll aufgewertet und begrünt werden, soweit möglich mit einer Allee.		X		X	X	



Abbildung 37: Zukunftsbild 2035ff

6 Empfehlungen zum weiteren Vorgehen

Basierend auf den Erkenntnissen der Testplanung formuliert das Beurteilungsgremium Empfehlungen und Hinweise zum weiteren Vorgehen.

6.1 Empfehlungen zum weiteren Planungsprozess

- Die wichtigsten Erkenntnisse der Testplanung (Ziele der Synthese) sollen in einem nächsten Schritt in einem kommunalen Richtplan umgesetzt werden.
- Das aus der Testplanung resultierende Zukunftsbild dient als Basis für den kommunalen Richtplan, der auch die weiteren Erkenntnisse aus der Erarbeitung des UNESCO-Managementplans und der Zweckmässigkeitsbeurteilung zweite Tramachse als Grundlagen heranziehen soll.
- Ergänzend zum kommunalen Richtplan soll ein Weissbuch⁴ zum Stadtraum Bahnhof Bern verfasst werden.
- Die strukturelle Umgestaltung des Bahnhofplatzes (mit den Themen Ersatzneubau SBB-Aufnahmegebäude, Ersatz Witterungsschutz) erfordert eine vorgängige Grundsatzdiskussion mit der Öffentlichkeit und den SBB.

6.2 Empfehlungen zu den Inhalten des kommunalen Richtplans und zusätzlich notwendige Klärungen

- Der Richtplan soll zu allen Teilräumen Aussagen zum Zukunftsbild und den zur Umsetzung erforderlichen nächsten Schritten, Prozessen und Massnahmen machen.
- Für die Aussagen im Richtplan ist ein stufengerechter Konkretisierungsgrad zu wählen, der für die nachfolgenden Prozesse und Projektierungen noch ausreichend Spielraum garantiert.
- Für den Teilraum des Bahnhofplatzes sollte die etappenweise Transformation hin zum längerfristigen Zielbild in einer Vertiefungsstudie näher untersucht werden.
- Bei einem Ersatzneubau des SBB-Aufnahmegebäudes muss nochmals vertieft dessen präzise Setzung, seine genaue Ausdehnung, seine Höhenentwicklung sowie die formale Ausgestaltung gegenüber dessen Funktionen (Zugang zu einem der schweizweit wichtigsten Bahnhöfe) und Identitätsbildung (Lesbarkeit des Bahnhofs) abgewogen bzw. in Bezug auf diese geprüft und ein passendes Nutzungskonzept entwickelt werden.
- Dabei muss die Stellung eines Ersatzneubaus des SBB-Aufnahmegebäudes zwischen Heiliggeist-Kirche und Burgerspittel die stadträumliche Bedeutung der beiden Bauten berücksichtigen und ist in weiteren Schritten noch vertiefter zu prüfen (z. B. südliche Gebäudekante einer Ersatzneubaulösung analog zu Vorschlag von Team C).

⁴ Ein Weissbuch dient im Sinne eines Regelwerks bzw. einer Handlungsempfehlung als Guideline/Leitidee bei der Weiterentwicklung eines definierten Perimeters und ist damit ein wichtiges Instrument zur langfristigen Qualitätssicherung. In einem Weissbuch werden verbindliche Grundsätze und Prinzipien festgehalten. Diese werden beispielsweise bei Wettbewerben für Bauvorhaben berücksichtigt. Quelle und Beispiel siehe Weissbuch Hochschulgebiet Zürich Zentrum (https://hgzz-zh.ch/wp-content/uploads/2018/12/HGZZ_Weissbuch_Version010318.pdf)

- Im Rahmen der Konkretisierung der Neugestaltung des Bahnhofplatzes ist auch das Thema der Überdeckung (Witterungsschutz und Sozial-/Aufenthaltsraum) zu bearbeiten, wenn der Baldachin rückgebaut werden soll.
- Eine Erweiterung der Bahnhofplattform nach Norden sollte weiter geprüft werden.
- Im Teilraum Bubenbergplatz ist eine Sichtbarmachung des Stadtbachs zu prüfen.
- Im Teilraum Bubenbergplatz/Bahnhofplatz ist die Integration der Gleisverbindungen zwischen den bestehenden Tramachsen und potenzieller künftiger Tramachsen sicherzustellen.
- Die Gestaltung des Raumes zwischen Bahnhofplatz und Christoffelgasse bis zur Bundesgasse ist mit einer allfälligen zweiten Tramachse Bundesgasse (Anbindung Haltestelle Bundesgasse an Bahnhof) noch näher zu untersuchen.
- In der Weiterbearbeitung müssen auch Lösungen für den öffentlichen Verkehr im Störfall (Redundanzen, Wendemöglichkeiten, provisorische Haltestellen, Bahnersatzbusse usw.) entwickelt werden.

6.3 Hinweise zur Synchronisierung mit parallel laufenden Prozessen

6.3.1 UNESCO-Managementplan

Der Abgleich zwischen dem Verfahren 'Stadtraum Bahnhof Bern' mit der Erarbeitung des UNESCO-Managementplans, respektive im Allgemeinen mit den Anforderungen an das UNESCO-Weltkulturerbe 'Altstadt von Bern', wurde personell, wie auch materiell sichergestellt. Das Site-Management des UNESCO-Weltkulturerbes war in der Jury und in der Spurguppe vertreten. Zudem wurde das Verfahren 'Stadtraum Bahnhof' durch den Leiter des Generalplanerteams zur Erstellung des UNESCO-Managementplans mitbegleitet. Inhaltlich war der 'Topologische Atlas' als städtebauliches Werkzeug zur Sicherung und Weiterentwicklung des Weltkulturerbes, der die Entstehung und die Funktionsweise des Stadtraums aufzeigt, die Grundlage für die teilnehmenden Büros. Die entstandenen Resultate (Kernaussagen) sind in deren Flughöhe mit den Anforderungen an die Sicherung und der Weiterentwicklung des UNESCO-Managementplans kompatibel.

6.3.2 Zweckmässigkeitsbeurteilung zweite Tramachse

Die Planung «Stadtraum Bahnhof Bern» und die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) zweite Tramachse unter der Projektleitung der Regionalkonferenz Bern-Mittelland laufen als eigenständige Verfahren grundsätzlich parallel ab, weisen jedoch im Bereich des Stadtraum Bahnhof-Perimeters relevante inhaltliche Überschneidungen auf. Um die Projekte bestmöglich zu koordinieren, wurde der laufende Abgleich durch gegenseitige Einsitznahme in den Projektleitungs- resp. Fachgremien und Austausch zwischen den betreffenden Projektleitungen sichergestellt.

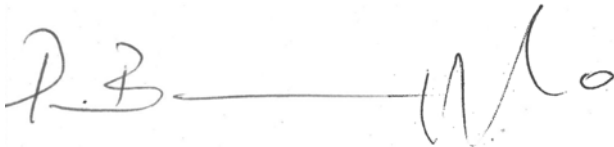
7 Genehmigung

Der vorliegende Synthesebericht zur Testplanung wurde am 23. Oktober 2023 durch das Beurteilungsgremium genehmigt und am 24. November 2023 die bereinigte Fassung auf dem Zirkularweg bestätigt.

Fachvertretungen (stimmberechtigt):



Fritz Schär, Experte Architektur



Peter Baumgartner, Experte Denkmalpflege



Denise Belloli, Expertin Verkehr



Susanne Fischer, Expertin Klima



Toni Weber, Experte Landschaftsarchitektur



Joëlle Zimmerli, Expertin Sozialraum

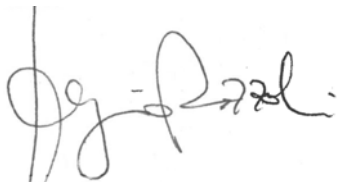
Sachvertretungen (stimmberechtigt):



Heinrich Sauter, Hochbau Stadt Bern HSB, Bereichsleiter Vorstudien + Wettbewerbe



Michael von Allmen, Denkmalpflege Stadt Bern DPF, Bauberater



Sergio Rizzoli, BERNMOBIL, Leiter Netzmanagement



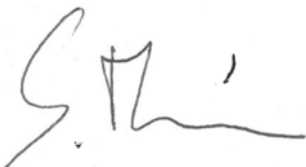
Tobias Würsch, Stadtgrün Bern SGB, Bereichsleiter Entwicklung + Realisierung



Karl Vogel, Amtsleiter Verkehrsplanung Stadt Bern VP



Stefan Lauber, Stadtplanungsamt Bern SPA, Bereichsleiter Freiraum
(Ersatz für Mark Werren, der per 1.7.2023 als Amtsleiter Stadtplanungsamt ausgeschieden ist.)



Simon Mosimann, Tiefbauamt Stadt Bern TAB, Projektleiter Projektierung + Realisierung

Ersatzvertretungen (stimmberechtigt im Ersatzfall):

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'mi', written on a light-colored background.

Moritz Iseli, Stadtplanungsamt Bern SPA, Bereich Freiraum, Projektleiter Stadtraum Bahnhof Bern