



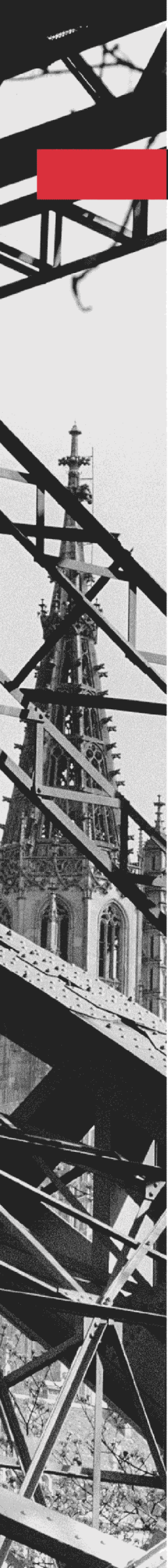
Stadt Bern

Direktion für Tiefbau  
Verkehr und Stadtgrün

# Zukunft Bahnhof Bern (ZBB)

Verkehrsmassnahmen, Personenpassage  
und Neugestaltung Hirschengraben  
mit Option Velostation

**Mitwirkungsbericht (Stand 30. April)**



**Zur Kenntnis genommen vom Gemeinderat der Stadt Bern am 6. Mai 2020**

**Impressum**

Änderungsdatum	30. April 2020
Autor/in	Tiefbauamt Stadt Bern
Auftragsnummer	114000.20
Seitenanzahl	296 (inkl. Deckblatt und Anhang)

© Tiefbauamt Stadt Bern

# Glossar

<b>Ämter / Kommissionen</b>	
AÖV	Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, Kanton Bern
BAV	Bundesamt für Verkehr
EKD	Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege
SPA	Stadtplanungsamt der Stadt Bern
TAB	Tiefbauamt der Stadt Bern
TBA	Tiefbauamt des Kantons Bern
VP	Verkehrsplanung der Stadt Bern

<b>Projektpartner</b>	
RBS	Regionalverkehr Bern-Solothurn
SBB	Schweizerische Bundesbahnen

<b>Verkehr</b>	
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr

<b>Übergeordnet</b>	
ZBB	Zukunft Bahnhof Bern
ZBBS	Zukunft Bahnhof Bern, Massnahmen Stadt Bern

# Management Summary

Der Bahnhof Bern stösst betrieblich und räumlich an seine Grenzen. Damit der zweitgrösste Bahnhof der Schweiz auch in Zukunft seine wichtige Rolle im in- und ausländischen Bahnverkehr wahrnehmen kann, wird er im Rahmen des Gesamtvorhabens «Zukunft Bahnhof Bern» (ZBB) ausgebaut. Die neuen Anlagen sollen 2027 in Betrieb genommen werden. Die Stadt Bern als Planungspartnerin will und muss im Bahnhofumfeld – insbesondere im Bereich des geplanten neuen Bahnhofzugangs Bubenberg – den Verkehr neu organisieren und den Stadtraum aufwerten. Diese sogenannten «Verkehrsmassnahmen ZBB Stadt Bern» (ZBBS) sind Teil des Gesamtvorhabens ZBB und in verschiedene Bausteine unterteilt:

- Baustein 1: Anpassungen im Umfeld des neuen Zugangs Bubenberg
- Baustein 2: Unterirdische Personenpassage zwischen Bahnhofzugang Bubenberg und Hirschengraben, Umgestaltung Parkanlage Hirschengraben
- Baustein 2+: Option unterirdische Velostation Hirschengraben
- Baustein 3: Anpassungen an Lichtsignalanlagen und flankierende Massnahmen im weiteren Bahnhofumfeld (Baustein 3a), Anpassung Verkehrsführung im Bereich Henkerbrännli (Baustein 3b)
- Baustein 4: Anpassungen im Umfeld des neuen Zugangs Länggasse

Die Vorprojekte zu den Bausteinen lagen Ende 2018 vor und wurden vom 19. Februar bis 5. April 2019 in die öffentliche Mitwirkung gegeben. Die erwähnte Option für eine unterirdische Velostation Hirschengraben, welche die Stadt Bern in Verbindung mit den Verkehrsmassnahmen prüft, war ebenfalls Teil der Mitwirkung. Insgesamt wurden 106 Eingaben gemacht: 72 Mitwirkende füllten den Fragebogen aus, 29 gaben eine schriftliche Stellungnahme ab, 5 füllten sowohl den Fragebogen aus und nahmen zudem schriftlich Stellung.

## Ergebnisse der Mitwirkung

Die Rückmeldungen aus der Mitwirkung werden nachfolgend – ohne Anspruch auf Vollständigkeit – kurz zusammengefasst<sup>1</sup>:

Die Massnahmen im Umfeld des neuen Zugangs Bubenberg (*Baustein 1*) werden von allen politischen Parteien mit Ausnahme der SVP im Grundsatz begrüsst. Zustimmung finden sie insbesondere auch bei den öV-Betreibern, den Behinderten- und den Veloverbänden. Von bürgerlichen Parteien, Auto- und Wirtschaftsverbänden sowie Parkhausbetreibern kritisch beurteilt werden die eingeschränkten Abbiegebeziehungen zwischen Laupenstrasse und Schanzenstrasse – es werden längere Wege und eine Mehrbelastung der Quartiere befürchtet. Die Halbierung des MIV im Raum Bubenbergplatz/Bahnhofplatz wird mehrheitlich begrüsst, Gegner zweifeln an der Umsetzbarkeit und befürchten Verkehrsverlagerungen in die Quartiere.

Die neue, unterirdische Personenpassage zwischen Zugang Bubenberg und Hirschengraben und die dadurch bedingte Neugestaltung des Hirschengrabens (*Baustein 2*) wird grossmehrheitlich begrüsst; dies insbesondere auch von den mitwirkenden Verbänden und der Mehrheit der politischen Parteien. GB und SVP sehen zwar die Notwendigkeit einer Passage, stellen aber die Umgestaltung des Hirschengrabens infrage. Aus städtebaulichen Gründen gegen die Pläne ist die GaP.

---

<sup>1</sup> Die detaillierten Rückmeldungen der einzelnen Mitwirkenden finden sich in den Anhängen (Kapitel 7)

Die unterirdische Velostation im Hirschengraben, die in der Mitwirkung als Option präsentiert wurde (*Baustein 2+*), wird – sofern kein alternativer Standort gefunden wird und gute Lösungen hinsichtlich des Schutzes der archäologischen Überreste gefunden werden – von der Mehrheit der Parteien begrüsst. Von CVP, FDP und SP grundsätzlich, von GLP, EVP und GB unter den genannten Bedingungen. GFL, GaP und SVP lehnen die Pläne mit Verweis auf die hohen Kosten, das delikate archäologische Umfeld und/oder das bereits bestehende Angebot ab. Zustimmung für eine Velostation Hirschengraben kommt auch von den Automobilverbänden; die Wirtschaftsverbände unterstützen das Vorhaben, wenn die Station wirtschaftlich betrieben werden kann.

Bei der Auswertung der Eingaben ist aufgefallen, dass die Umgestaltung der Parkanlage Hirschengraben oft mit der Umsetzung der Velostation in Verbindung gebracht worden ist und die Velostation teilweise aus diesem Grund abgelehnt wird. Im Bericht wird erläutert, dass die Umgestaltung des Hirschengrabens aufgrund der Passage und der damit verbundenen Umplatzierung des Denkmals erfolgen muss und nicht wegen der Velostation.

Die geplanten Massnahmen zur Verkehrslenkung/zum Verkehrsmanagement (*Baustein 3a*) werden von EVP, GFL, GaP, GB, GLP und SP begrüsst, weil die damit verbundene Verkehrsreduktion dem öV und dem Langsamverkehr zugutekommt. Auch Velo-, Verkehrs- und Behindertenverbände äussern sich positiv zu den Plänen. CVP, FDP und SVP, Wirtschafts- und Automobilverbände erachten das Konzept als zu wenig ausgereift und befürchten zusätzlichen Suchverkehr sowie eine Mehrbelastung der Quartiere. Diese Sorge teilen auch die Quartierkommissionen, welche die Massnahmen aber grundsätzlich begrüssen.

Die Verkehrsmassnahmen im Umfeld Henkerbrännli/Bollwerk (*Baustein 3b*) werden von den meisten Parteien (CVP, GFL, GB, GLP, SP) im Grundsatz begrüsst: Sie versprechen sich eine Aufwertung dieses Perimeters und mehr Sicherheit für den Langsamverkehr. FDP und SVP erachten die Massnahmen als unnötig, auch die GaP lehnt sie ab. Sowohl von Befürwortern als auch von Gegnern wird die im Vorprojekt vorgesehene Absenkung der Neubrücke für Trolleybusse kritisiert.

In der Mitwirkung erfragt wurde auch die Haltung zu einem autofreien Bahnhofplatz – der allerdings nicht Teil des Projekts ZBB-Verkehrsmassnahmen ist. GFL, SP, GaP und GB sowie Pro Velo, VCS und Behindertenkonferenz sprechen sich klar für einen autofreien Bahnhofplatz aus, weil damit zusätzliche oberirdische Fussgängerquerungen ermöglicht würden. EVP und GLP unterstützen das Ziel, den Bahnhofplatz autofrei zu gestalten, sehen jedoch noch viele ungeklärte Fragen und befürchten zum Teil auch eine Umlagerung des Verkehrs in die Quartiere. Die Gegner, darunter vorab SVP und FDP sowie die Auto- und Wirtschaftsverbände, empfinden bereits die im vorliegenden Projekt vorgesehenen Massnahmen (Verkehrsreduktion, Aufhebung von Abbiegebeziehungen) als diskriminierend gegenüber dem MIV und weisen darauf hin, dass die Stimmbewölkerung einen autofreien Bahnhofplatz 2009 abgelehnt habe. Die CVP steht einer Reduktion des Verkehrs auf dem Bahnhofplatz zwar positiv gegenüber, sieht aber aktuell keine Notwendigkeit, ihn gänzlich vom MIV zu befreien.

Was die geplanten Anpassungen im Umfeld des neuen Zugangs Länggasse (*Baustein 4*) angeht, wurden keine wesentlichen Punkte kritisiert. Diverse Eingaben beschäftigten sich mit dem künftigen Verkehr auf der Stadtbachstrasse.

Ohne Bezug zu einem bestimmten Baustein zu nehmen, bemängeln mehrere Organisationen (Berner Heimatschutz, Bund Schweizer Architekten, Berner Arbeitgeber, ACS Sektion Bern,

QM3, OIK II, TCS Bern Mittelland, HIV, HEV, KMU Stadt Bern, PKBB, Läubli Stadt) sowie einzelne Privatpersonen, dass der Projektierung des Raums Bahnhof kein Gesamtkonzept zugrunde liege und sowohl aus städteplanerischer, gestalterischer und denkmalpflegerischer Sicht als auch bezüglich des Verkehrsregimes keine klaren Vorgaben existierten. Die Stadt hat diesen Punkt aufgegriffen und gestützt auf einen entsprechenden Kredit des Stadtrats den Planungsprozess Stadtraum Bahnhof gestartet. Über diesen Prozess soll ein langfristiges Zielbild für den gesamten Raum entworfen werden, in dem Städtebau, Verkehr, Gestaltung und Nutzung aufeinander abgestimmt sind (vgl. Kapitel 6). Mit dem Bericht Planungsprozess Stadtraum Bahnhof Phase 1.1 wurde die Aufwärtskompatibilität der Bausteine ZBBS mit den im Entwurf vorliegenden Zielbildern für das Bahnhofumfeld aufgezeigt.

Im vorliegenden Bericht nimmt die Stadt Bern zu sämtlichen Eingaben Stellung und legt transparent dar, welche Punkte aufgenommen/berücksichtigt werden sollen und welche nicht. Viele Themen und offene Fragestellungen aus der Mitwirkung wurden im Rahmen des Bauprojekts weiterbearbeitet. Bei offenen Punkten werden die Interessengruppen in den Entwicklungsprozess einbezogen. Ziel ist es, für sämtliche Themen eine konsolidierte Lösung zu erhalten und die offenen Fragen so zu klären, dass die Begründungen einwandfrei nachvollziehbar sind.

### **Weiteres Vorgehen**

Der vorliegende Mitwirkungsbericht wurde vom Gemeinderat an der Sitzung vom 6. Mai 2020 zur Kenntnis genommen.

Die öffentliche Mitwirkung stellt im Rahmen des Planungsverfahrens eine Zwischenetappe dar. Die Mitwirkung trägt zur Optimierung des Projekts bei und kann als Gradmesser wahrgenommen werden, ob die Bevölkerung – die dereinst im Rahmen einer Volksabstimmung über die Finanzierung der Massnahmen befinden wird – das Projekt grundsätzlich unterstützt. Eine formelle Prüfung, ob das Projekt allen gesetzlich geschützten Interessen angemessene Rechnung trägt, findet im Frühling 2020 im nächsten Verfahrensschritt statt. Im Rahmen der sogenannten behördlichen Vorprüfung können die Fachstellen von Bund und Kanton gegebenenfalls Anpassungen fordern. Unabhängig von der behördlichen Prüfung wird das Projekt in einem separaten Verfahrensschritt nochmals öffentlich aufgelegt, um betroffenen und zur Einsprache berechtigten Personen und Organisationen Gelegenheit zur Ergreifung von Rechtsmitteln zu geben (Einsprache, Beschwerde, etc).

Bevor das Projekt zur Ausführung gelangt, braucht es noch die Zustimmung der Stadtberner Stimmberechtigten zum Baukredit, die Zustimmung des Stadtrats zur Überbauungsordnung und die Genehmigung der UeO durch den Kanton. Der Entscheid zum Ausführungskredit ist für 2021 geplant.

Falls die erwähnten Verfahrensschritte ohne grössere Verzögerungen vollzogen werden können, kann frühestens 2023 mit den Bauarbeiten begonnen werden.

## Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	8
2	Projektbeschrieb Zukunft Bahnhof Bern (ZBB): Gesamtvorhaben .....	9
3	Projektbeschrieb ZBBS: Verkehrsmassnahmen Stadt Bern im Überblick (Stand Vorprojekt)10	
3.1	Einleitung .....	10
3.2	Baustein 2 .....	11
3.2.1	Personenpassage und Neugestaltung Hirschengraben .....	11
3.2.2	Personenpassage Hirschengraben .....	11
3.2.3	Umgestaltung Hirschengraben .....	12
3.2.4	Beurteilung durch die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege (EKD)...	14
3.3	Baustein 2+ mit Option Velostation.....	15
3.3.1	Erfordernis eines ausreichenden Veloparkierangebots .....	15
3.3.2	Personenpassage als Chance für eine neue Velostation Hirschengraben .....	15
3.3.3	Beurteilung durch die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege (EKD)...	17
3.3.4	Velostation Hirschengraben als Option .....	17
3.4	Baustein 1 und 4: Neue Verkehrsorganisation im Umfeld Zugang Bubenbergrplatz und im Umfeld Zugang Länggasse .....	18
3.4.1	Übersicht.....	18
3.4.2	Umfeld Zugang Bubenbergr.....	18
3.4.3	Umfeld Zugang Länggasse.....	23
3.5	Baustein 3a: Verkehrslenkung, Verkehrsmanagement .....	25
3.5.1	Grundprinzip und Massnahmen.....	25
3.5.2	Autofreier Bahnhofplatz .....	26
3.5.3	Quartierschutz Länggasse .....	27
3.6	Baustein 3b: Umfeld Henkerbrünli/Bollwerk .....	28
4	Mitwirkung im Überblick .....	31
4.1	Art und Termine der Mitwirkung.....	31
4.2	Zielgruppe und Kommunikationsmassnahmen.....	31
4.2.1	Medienberichte, Webseite und Anwohnerschreiben .....	32
4.2.2	Präsentationen – Vorstellung Inhalt Mitwirkungsunterlagen.....	32
4.3	Eingegangene Fragebogen inkl. Stellungnahmen.....	33
4.4	Mitwirkende Organisationen und Personen.....	33
5	Ergebnisse der Mitwirkung .....	38
6	Zusammenfassendes Fazit aus der Mitwirkung.....	50
7	Anhänge	
7.1	Schriftliche Stellungnahmen zum Mitwirkungsprojekt.....	55
7.2	Rückmeldungen aus den Fragebogen .....	281

# 1 Einleitung

Die Vorprojekte zu den Verkehrsmassnahmen ZBB Stadt Bern wurden im Jahr 2018 erarbeitet, liegen abgeschlossen vor und wurden vom 19. Februar bis 5. April 2019 in die öffentliche Mitwirkung gegeben. In Verbindung mit den Verkehrsmassnahmen ZBB Stadt Bern prüft die Stadt zudem den Bau einer unterirdischen Velostation unter dem Hirschengraben. Diese würde wesentlich dazu beitragen, das stark wachsende Bedürfnis nach Veloabstellplätzen im Bahnhofumfeld zu befriedigen und den Bahnhof auch für velofahrende Bahnkundinnen und -kunden attraktiv zugänglich zu machen. Die Velostation Hirschengraben war deshalb – als Option – Teil der öffentlichen Mitwirkung. In den Mitwirkungsunterlagen ist eine Variante der Personenpassage Hirschengraben mit und eine Variante ohne Velostation dargestellt. Für die Velostationen wurden im Auftrag des Stadtrats der Stadt Bern auch alternative Standorte evaluiert. Diese waren jedoch nicht Bestandteil der Mitwirkung und sind dementsprechend auch nicht Teil des vorliegenden Mitwirkungsberichts.



## 2 Projektbeschreibung Zukunft Bahnhof Bern (ZBB): Gesamtvorhaben

Der Bahnhof Bern platzt aus allen Nähten. Stadt und Kanton Bern, die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), der Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) und weitere Planungspartner (u.a. Burgergemeinde Bern und Post Immobilien) haben deshalb das Gesamtvorhaben «Zukunft Bahnhof Bern» (ZBB) erarbeitet, um die Engpässe im Bahnhof zu beseitigen, den Zugang zum Bahnhof zu verbessern und das Bahnhofumfeld attraktiver zu machen.

Der RBS realisiert unter der grossen Perronhalle einen neuen Bahnhof für längere Züge und mit breiten Perrons. Die SBB erweitert die Unterführungen und realisiert neue Bahnhofzugänge beim Bubenbergrplatz (Zugang Bubenbergr) und im Bereich Grosse Schanze/Schanzenbrücke (Zugang Länggasse). Die Projekte des RBS und der SBB sind bewilligt und finanziert, mit den Bauarbeiten wurde bereits begonnen. Es ist vorgesehen, die neuen Anlagen voraussichtlich 2027 in Betrieb zu nehmen (*Hinweis: In den Mitwirkungsunterlagen war noch 2025 kommuniziert worden.*) Der neue Zugang Bubenbergr wird ein zweiter Hauptzugang zum Bahnhof Bern sein. Er wird wegen seiner Nähe zu Tram- und Bushaltestellen sowie aufgrund der kurzen Wege zu den Zügen des Fernverkehrs und der S-Bahn künftig von etwa gleich vielen Reisenden genutzt werden wie der bestehende Hauptzugang beim Bahnhofplatz.

Die Passantenströme im Bahnhof Bern sind nicht nur in der Vergangenheit stark gewachsen, auch in Zukunft werden immer mehr Menschen den Bahnhof nutzen. Prognosen zeigen, dass die Zahl der täglich ein- und aussteigenden Bahnfahrergäste von rund 270'000 (Stand 2016) bis ins Jahr 2030 auf 375'000 anwachsen wird. Das bedeutet eine Zunahme gegenüber 2016 um 39%. Um diese stark wachsenden Passantenströme – welche schwergewichtig auch über den neuen Zugang Bubenbergr abgewickelt werden – rasch und sicher zu- und wegführen zu können, will und muss die Stadt Bern im unmittelbaren Umfeld des Zugangs Bubenbergr den Verkehr neu organisieren und den Stadtraum aufwerten. Wichtiger Bestandteil ist eine neue unterirdische Personenpassage, welche den neuen Zugang Bubenbergr mit dem Hirschengraben verbindet. Städtebauliche Aspekte werden in diesem zentralen Raum der Stadt Bern hoch gewichtet.

Ergänzend dazu sollen im weiteren Bahnhofumfeld Massnahmen umgesetzt werden, die den motorisierten Individualverkehr (MIV) grossräumig um den Bahnhof lenken und einen reibungslosen Betrieb des öffentlichen Verkehrs (ÖV) sowie des Fuss- und Veloverkehrs sichern. Die Verkehrsmassnahmen ZBB Stadt Bern sind Teil des Gesamtprojekts ZBB. Es ist vorgesehen, diese bis 2025 (*neu 2027*) umzusetzen. Die Verkehrsmassnahmen schaffen direktere und komfortablere Verbindungen vom und zum Bahnhof Bern. Dies gilt insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr. Weiter wird im Zuge der Umsetzung der Verkehrsmassnahmen auch die Situation für Menschen mit Behinderung verbessert.

## 3 Projektbeschreibung ZBBS: Verkehrsmassnahmen Stadt Bern im Überblick (Stand Vorprojekt)

### 3.1 Einleitung

Die Verkehrsmassnahmen ZBB Stadt Bern sind in verschiedene Bausteine unterteilt. Um die angestrebten Ziele erreichen zu können, müssen alle Bausteine umgesetzt werden. Die einzelnen Bausteine umfassen folgende Projektinhalte:

- **Baustein 1:** Anpassungen im Umfeld des Zugangs Bubenberg (Bubenbergplatz, Laupenstrasse und Bogenschützenstrasse)
- **Baustein 2:** Personenpassage Hirschengraben vom neuen Bahnhofzugang Bubenberg (SBB) unter dem Bubenbergplatz hindurch bis zum Hirschengraben Nord sowie Umgestaltung der Parkanlage Hirschengraben.
- **Baustein 2+:** In Verbindung mit der Personenpassage wird der Bau einer unterirdischen Velostation als Option mitprojektiert. Für die Mitwirkung wurde der Baustein 2 (Personenpassage Hirschengraben) deshalb mit einer Option Baustein 2+ (Personenpassage mit angeschlossener Velostation Hirschengraben) ergänzt.
- **Baustein 3:** Anpassungen an Lichtsignalanlagen und flankierende Massnahmen im weiteren Bahnhofumfeld.

Der *Baustein 3a* umfasst die allgemeine Verkehrslenkung, das Verkehrsmanagement sowie flankierende Verkehrsmassnahmen im Länggassquartier.

Der *Baustein 3b* umfasst bauliche und betriebliche Anpassungen im Bereich Henkerbrännli/Bollwerk.

- **Baustein 4:** Anpassungen im Umfeld des Zugangs Länggasse an der Schanzenstrasse.

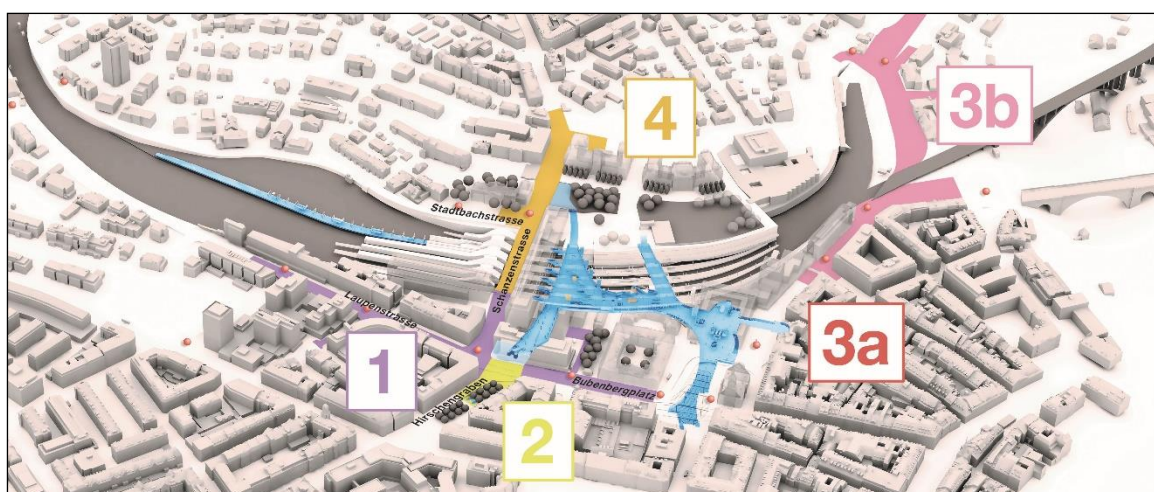


Abb. Nr. 1: Übersicht über die Verkehrsmassnahmen ZBB Stadt Bern. Blau dargestellt sind die Publikumsanlagen SBB (bestehend und neu)

Die Nummerierung dieser Bausteine ist im Verlauf der Projektbearbeitung entstanden. Sie wurde in der Vergangenheit in verschiedenen Vorlagen verwendet und der besseren Nachvollziehbarkeit halber unverändert beibehalten. In den nachfolgenden Kapiteln werden die einzelnen Bausteine kurz beschrieben (Stand Mitwirkungsprojekt).

## 3.2 Baustein 2

### 3.2.1 Personenpassage und Neugestaltung Hirschengraben

Der Baustein 2 beinhaltet die Personenpassage unter dem Bubenbergplatz vom Bubenbergzentrum zum Hirschengraben sowie die damit verbundene Umgestaltung des Hirschengrabens (Oberflächengestaltung von Fassade zu Fassade). In der Mitwirkung wurde der Baustein 2 mit der Option für eine unterirdische Velostation Hirschengraben ergänzt (Baustein 2+; siehe Kapitel 3.3). Wegen seiner zentralen Bedeutung für das Gesamtprojekt wird dieser Baustein zuerst beschrieben.

### 3.2.2 Personenpassage Hirschengraben



Abb. Nr.2: Visualisierung Hirschengraben Nord, Ausgang Personenpassage  
© Aebi Vincent Architekten, im Auftrag des Tiefbauamts der Stadt Bern

Bereits heute sind die Fussgängerübergänge beim Bubenbergplatz in Spitzenzeiten (Morgen und Abend) überlastet. Mit der Inbetriebnahme des neuen Bahnhofzugangs Bubenberg 2025 (*neu 2027*) werden die Personenströme im Raum Bubenbergplatz und Hirschengraben stark ansteigen und danach weiter zunehmen. Gemäss Prognosen ist zwischen 2025 und 2035 in diesem Raum mit einer weiteren Zunahme des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs von ca. 15% zu rechnen. Rund die Hälfte der Nutzerinnen und Nutzer des Bahnhofs Bern werden den Bahnhof ab 2025 (*neu 2027*) über den neuen Zugang betreten oder verlassen. Prognosen zufolge werden in der Abendspitze über 16'000 Personen pro Stunde den Bubenbergplatz queren, das sind rund 300 Personen pro Grünphase der Lichtsignalanlage. Nur mit oberirdischen Übergängen ist dieses Aufkommen nicht zu bewältigen, auch wenn die Verkehrsführung verändert und die Verkehrsmenge reduziert wird (siehe nachfolgende Kapitel). Simulationen haben dies bestätigt. Um die Passantenströme bewältigen zu können, muss deshalb eine unterirdische Personenpassage vom Bahnhof zum Hirschengraben realisiert werden. Mit der Passage können die angestrebten Qualitäts- und Sicherheitsziele für den Fussverkehr erreicht und die Konflikte zwischen ÖV, MIV sowie Fuss- und Veloverkehr beim Hirschengraben Nord reduziert werden.

Der Standort des Aufgangs beim Hirschengraben wurde so gewählt, dass die Haltestellen direkt erreichbar sind. Dies bedingt eine Verschiebung des Bubenbergsdenkmals und eine Neugestaltung des Hirschengrabens.

Modellberechnungen zeigen, dass ca. 40% der Passantinnen und Passanten die neue Personenpassage nutzen würden. Für die anderen 60% wird der Zebrastreifen vor dem neuen Zugang Bubenberg auf 16 Meter verbreitert, die Querungsdistanz durch einen Spurabbau deutlich verkürzt und die Lichtsignalanlage so angepasst, dass Passantinnen und Passanten den Bubenbergplatz in einer Grünphase queren können. Mit der Personenpassage Hirschengraben bestehen genügend Reserven, um auch die erwartete Zunahme der Passantenströme nach 2025 (*neu 2027*) auffangen zu können.

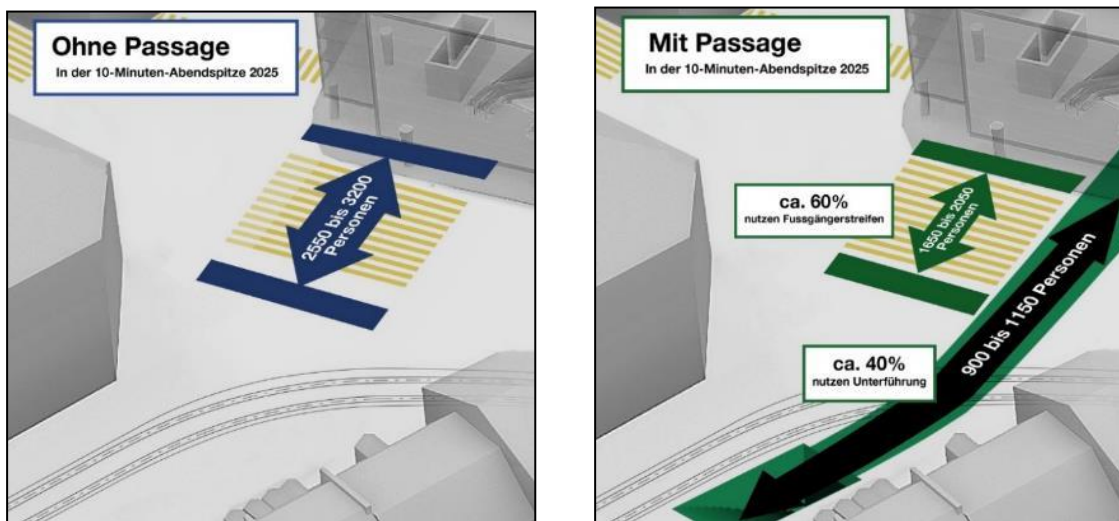


Abb. Nr. 3: Personenströme vor dem neuen Zugang Bubenberg mit und ohne Personenpassage.

Im Agglomerationsprogramm des Bundes der 3. Generation sind für die Passage inkl. Neugestaltung Hirschengraben (s. Kap. 3.2.3 unten) Kosten von 33.0 Mio. Franken (Kostengenauigkeit +/-20%) angemeldet. Es kann demnach mit substantziellen Beiträgen von Bund und Kanton gerechnet werden.

### 3.2.3 Umgestaltung Hirschengraben

Der Hirschengraben ist eine historische Anlage im Perimeter des UNESCO-Welterbes. Es ist bekannt, dass bei der Realisierung von unterirdischen Bauten im Bereich Hirschengraben und Bubenbergplatz mit bedeutenden archäologischen Funden zu rechnen ist. Deshalb wurde das vorliegende Projekt für die Personenpassage Hirschengraben (Baustein 2) und für die Option einer unterirdischen Velostation Hirschengraben (Baustein 2+; siehe Kap. 3.3) in einem sogenannt qualitätssichernden Verfahren erarbeitet: Neben den involvierten Amts- und Fachvorstehern der Stadt Bern, von BERNMOBIL und Energie Wasser Bern (ewb) wurden auch der Archäologische Dienst des Kantons Bern (AD), ein vom Bundesamt für Kultur (BAK) ernannter externer Experte für Denkmalschutz sowie je ein externer Experte zu Städtebau, Freiraumplanung und Verkehr beigezogen. Im Verlauf der Projektierung fanden in dieser Zusammensetzung mehrere Workshops statt, an denen auch die Bürgergemeinde Bern und SBB Immobilien als Partner teilnahmen.

Bezüglich des Standorts des neuen Aufgangs der Personenpassage – er ist im Bereich Hirschengraben Nord geplant und bedingt die Verschiebung des Bubenbergsdenkmals – herrschte im Workshopgremium

Einigkeit: Das Gremium kam zum Schluss, dass das Denkmal dereinst auf den Bubenbergplatz gehört, also an seinen ursprünglichen Standort. Bis der Bubenbergplatz umgestaltet wird (Zeitraum 2035ff), findet das Denkmal seinen Platz in der Mitte des Hirschengrabens. Der Sockel bleibt integraler Bestandteil des Denkmals.

Das Workshopgremium kam weiter zum Schluss, dass der neue Ausgang und die Umplatzierung des Denkmals eine Umgestaltung des gesamten Hirschengraben-Parks bedingen (siehe Abbildung Nr. 2). Der Hirschengraben soll weiterhin ein urbaner Ort mit Bäumen bleiben, die Bäume sind als Ordnungselement ein zentraler Bestandteil des Platzes. Zum Baumbestand im Hirschengraben ist anzumerken, dass die Kastanienbäume nicht der ursprünglichen Baumausstattung entsprechen; Kastanien haben an diesem Ort zunehmend Mühe mit dem Mikroklima, mit Schädlingen und Salzeintrag. Es ist deshalb eine Neubepflanzung mit Bäumen einer anderen, für den Standort geeigneten, klimaresistenten Art geplant. Vorgesehen ist eine robuste Baumart wie beispielsweise eine Lindensorte, die zudem dem historischen Zustand entspricht. Mit den notwendigen technischen Voraussetzungen (u.a. Baumgruben und automatischer Bewässerung) erhalten die neuen Bäume gute Voraussetzungen, um sich zu entwickeln, in die Höhe zu wachsen und lange bestehen zu können. Dies ist auch dann der Fall, wenn die optional geplante unterirdische Velostation realisiert wird. Der Abstand zwischen den parallel verlaufenden Baumachsen wird vergrössert, sodass für das Denkmal mehr Raum entsteht. Das Provisorium mit den Veloabstellplätzen im Hirschengraben soll – sofern eine Lösung für die Veloparkierung gefunden wird (siehe Kap. 3.3) – aufgehoben werden. Der Hirschengraben-Park bekäme mit der Umgestaltung eine neue Bedeutung: Er würde zum Ankunfts- und Aufenthaltsort und zu einer städtebaulich repräsentativen Adresse.

Der Zugang zu den neuen Publikumsanlagen SBB ist via Fussgängerquerung Bubenbergplatz und anschliessend mit dem Lift beim Bubenbergzentrum hindernisfrei möglich. Auch der hindernisfreie Zugang zur neuen Personenpassage ist gewährleistet – allerdings ist eine Bewilligung eines Lifts im Bereich des neuen Ausgangs der Personenpassage Hirschengraben aus denkmalpflegerischen, archäologischen und ortsbildlichen Überlegungen problematisch: Der Raum Hirschengraben ist gemäss Bundesinventar schützenswerter Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung. Deshalb wurde – im Sinne einer Kompromisslösung – ein Lift auf der Seite Hirschengraben Ost geplant, unmittelbar bei der Bushaltestelle der Linien 10, 17, 19 und 30: Von hier aus kann die Personenpassage Hirschengraben hindernisfrei erreicht bzw. verlassen werden.

### **3.2.4 Beurteilung durch die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege (EKD)**

Ende 2017 hatte die Stadt Bern (Denkmalpflege) die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege (EKD) um ihre Einschätzung zu den Plänen der Stadt gebeten. In ihrem Gutachten vom 27. September 2018, welches sich allerdings nicht auf das im Workshopverfahren erarbeitete Mitwirkungsprojekt, sondern auf frühere Planungsgrundlagen bezieht, hält die EKD fest, dass das Vorhaben «Personenpassage Hirschengraben» aus denkmalpflegerischen, archäologischen und ortsbildlichen Überlegungen als schwere Beeinträchtigung des geschützten Hirschengraben-Ensembles zu beurteilen sei.

Die Realisierung der Passage ist für die EKD aber denkbar, wenn die Planung der Personenunterführung so angepasst wird, dass eine Zerstörung der archäologischen Zeugen unter dem Boden so weit wie möglich vermieden werden kann. Entsprechende Projektoptimierungen wurden im Workshopverfahren vorgenommen und sind weiter in Prüfung. Laut EKD kann auch die integrale Versetzung des Bubenbergsdenkmals im Hirschengraben geprüft werden. Sollte sie unumgänglich sein, empfiehlt die Kommission – wie nun konkret geplant – einen Standort entlang der Mittelachse des Hirschengrabens.

### 3.3 Baustein 2+ mit Option Velostation

#### 3.3.1 Erfordernis eines ausreichenden Veloparkierangebots

Das heutige Angebot an Veloabstellplätzen im Bahnhofumfeld liegt deutlich unter der Nachfrage. Velozählungen vom September 2018 haben ergeben, dass insbesondere an den Standorten Schanzenstrasse, Hirschengraben und Bollwerk oberirdisch eine Überbelegung von bis zu 260% verzeichnet wird. Der Hirschengraben kann heute nicht mehr als Platz für die Bevölkerung genutzt werden, weil er von parkierten Velos überstellt ist. Diese Situation ist unbefriedigend. Ein ausreichendes Veloabstellangebot ist Teil der guten Erreichbarkeit des Bahnhofs. Der massive Ausbau des Veloabstellangebots im Bahnhofumfeld ist deshalb ein Ziel des Gemeinderats und auch vom Stadtrat bereits mehrfach gewünscht worden. Im Stadtentwicklungskonzept (STEK) 2016, Vertiefungsbericht Mobilität, ist als Ziel festgelegt, im Bahnhofumfeld ein Angebot von 10'000 Veloabstellplätzen bereitzustellen. Zum angestrebten Ausbau des Abstellplatzangebots im Bahnhofumfeld wird gegenwärtig ein Gesamtkonzept erarbeitet und voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2019 dem Stadtrat vorgelegt (*Hinweis: Das Gesamtkonzept wurde im Dezember 2019 vom Gemeinderat verabschiedet*). Aktuell steht nicht einmal die Hälfte der angestrebten Anzahl Abstellplätze zur Verfügung. Ein Angebotsausbau in dieser Grössenordnung ist nur mit neuen, unterirdischen Velostationen zu erreichen.

Beim Ausbau des Veloabstellangebots ist jedoch nicht nur die Anzahl Plätze entscheidend, sondern vor allem auch deren Lage und Zufahrtswege. Es werden drei Zufahrtssektoren zum Bahnhof unterschieden: Sektor Nord (Zufahrt aus dem Länggassquartier), Sektor Ost (Zufahrt über das Bollwerk aus Richtung Lorrainebrücke, Neubrückstrasse und Obere Altstadt Nord) und Sektor Süd-West (übrige Zufahrtsrichtungen mit Einfallachsen Effingerstrasse, Monbijoustrasse und Bundesgasse inkl. Obere Altstadt Süd). Ein ausreichendes Angebot im Sektor Süd-West ist deshalb von grosser Bedeutung, weil so verhindert werden kann, dass Velofahrende aus Süd-West den – ohnehin bereits stark belasteten – Bubenbergplatz überqueren müssen, um zu einem Veloabstellplatz zu gelangen.

#### 3.3.2 Personenpassage als Chance für eine neue Velostation Hirschengraben

Durch den Bau der neuen Personenpassage Hirschengraben (Baustein 2) ergibt sich die Chance, direkt an die Passage anschliessend eine unterirdische Velostation unter dem Hirschengraben zu realisieren. Im April 2018 hat der Stadtrat den Gemeinderat beauftragt, im Hirschengraben in Verbindung mit der Personenpassage eine solche Velostation zu planen. Die Velostation Hirschengraben ist ein bedeutungsvolles Element des erwähnten Gesamtkonzepts zum Veloabstellangebot. Mit der Realisierung könnten rund 3'000 neue, attraktiv gelegene Abstellplätze angeboten werden. Damit würde eine grosse Anzahl Veloparkplätze im Sektor Süd-West realisiert, für welchen im Gesamtkonzept ein Bedarf von 4'200 Veloabstellplätzen errechnet wurde.

Die Veloparkierung im Hirschengraben könnte aufgehoben und damit Platz geschaffen werden für die Passantinnen und Passanten, welche nach Eröffnung des neuen Bahnhofzugangs Bubenberg im Jahr 2025 (*neu 2027*) in den Hirschengraben strömen. Die Zufahrt zur neuen Velostation ist im Hirschengraben Süd vorgesehen, dort, wo heute der Widmann-Brunnen steht. Für ihn müsste ein neuer Standort gefunden werden, entsprechende Abklärungen sind im Gang. Über die Personenpassage Hirschengraben besteht eine direkte Verbindung von und zum Bahnhof, was ein zeitgemässes Angebot von Bahnhof-Veloabstellplätzen gewährleistet.



Abb. Nr. 4: Visualisierung Hirschengraben Süd, Eingang Velostation  
© Aebi Vincent Architekten, im Auftrag des Tiefbauamts der Stadt Bern



Abb. Nr. 5: Visualisierung unterirdische Velostation Hirschengraben  
© Aebi Vincent Architekten, im Auftrag des Tiefbauamts der Stadt Bern

Die Kosten für die Velostation Hirschengraben werden auf 33 Mio. Franken geschätzt (Kostengenauigkeit +/-30%). Die Mitfinanzierung der Kosten durch Bund und Kanton wird die Stadt Bern mit dem nächsten Agglomerationsprogramm (4. Generation) beantragen.



### 3.3.3 Beurteilung durch die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege (EKD)

Die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege (EKD) steht der unterirdischen Velostation im Perimeter des Hirschengrabens sehr kritisch gegenüber. In ihrem Gutachten vom 27. September 2018, welches sich allerdings auch in diesem Punkt nicht auf das im Workshopverfahren erarbeitete Mitwirkungsprojekt, sondern auf frühere Planungsgrundlagen bezieht, hält die EKD fest, auf die unterirdische Velostation Hirschengraben sei zu verzichten. Die Unterhöhlung des Platzes verletze die Authentizität des Denkmals «Hirschengraben», zerstöre darüber hinaus archäologische Strukturen und beeinträchtige die Bepflanzung schwerwiegend. Die EKD empfiehlt, für die Velostation einen alternativen Standort ausserhalb des Hirschengrabens zu suchen. Weiter spricht sich die Kommission für den Erhalt des Widmann-Brunnens an seinem heutigen Standort aus.



Abb. Nr. 6: Visualisierung Hirschengraben Süd ohne Velostation Hirschengraben (mit Widmann-Brunnen)  
© Aebi Vincent Architekten, im Auftrag des Tiefbauamts der Stadt Bern

### 3.3.4 Velostation Hirschengraben als Option

Aufgrund der dargelegten Haltung der EKD und der damit verbundenen Risiken bezüglich Bewilligungsfähigkeit wurde die Velostation Hirschengraben in der Mitwirkung als mögliche Option aufgelegt. Anders gesagt: Die Mitwirkungsunterlagen enthielten eine Variante «Personenpassage Hirschengraben ohne Velostation» (Baustein 2) und eine Variante «Personenpassage Hirschengraben mit Velostation» (Baustein 2+). Da eine zusätzliche Velostation unabdingbar ist, um die steigende Nachfrage nach Veloparkiermöglichkeiten im südwestlichen Umfeld des Bahnhofs befriedigen zu können, sucht die Stadt Bern – mit offenem Ausgang – intensiv nach einer geeigneten Alternative im fraglichen Perimeter. Diese Untersuchung erfolgt bis Mitte 2019. (Die Studie wurde Ende 2019 abgeschlossen. Sie erbringt den Nachweis, dass es für die Velostation Hirschengraben keine zweckmässige Alternative gibt. Vgl. Ausführungen unter Ziffer 6.3.) Parallel ist die Stadt Bern mit der EKD respektive dem Bundesamt für Kultur (BAK) im Gespräch, um eine bewilligungsfähige Lösung für die Velostation Hirschengraben zu finden.

Kann die Velostation Hirschengraben oder eine vergleichbare Alternative gebaut werden, können die heute im Hirschengraben bestehenden Veloabstellplätze aufgehoben werden. Ist keine solche Velostation realisierbar, ist davon auszugehen, dass im Hirschengraben auch künftig Velos parkiert werden müssen.

### 3.4 Baustein 1 und 4: Neue Verkehrsorganisation im Umfeld Zugang Bubenbergplatz und im Umfeld Zugang Länggasse

#### 3.4.1 Übersicht

Bis 2027 realisiert die SBB zwei neue Bahnhofszugänge: zum einen den zweiten Hauptzugang beim heutigen Zentrum Bubenberg am Bubenbergplatz, welcher in Kapitel 3.2 thematisiert ist. Zum anderen realisiert die SBB zwischen dem PostParc und dem ehemaligen SBB-Hauptsitz den neuen Zugang Länggasse und eine neue Velostation. Mehrere Lifte werden zur neuen (unterirdischen) Passage Mitte führen, von wo aus die Perrons des Fernverkehrs und der S-Bahn in der bestehenden Perronhalle sowie der neue RBS-Bahnhof erschlossen werden. Der Aufgang aus der heutigen Hauptpassage auf die Grosse Schanze bleibt bestehen.

Damit die zukünftigen Passantenströme rasch und sicher zu- und weggeführt werden können, muss die Verkehrssituation im Umfeld des Zugangs Bubenberg und des Zugangs Länggasse zwingend angepasst und müssen weitere flankierende Verkehrsmassnahmen in den angrenzenden Stadtquartieren umgesetzt werden. Die Verkehrsmassnahmen im Umfeld Zugang Bubenberg (Baustein 1) und die Verkehrsmassnahmen im Umfeld Zugang Länggasse (Baustein 4) werden nachfolgend gemeinsam behandelt, da sie teilweise miteinander verknüpft sind. Die weiteren flankierenden Verkehrsmassnahmen (Bausteine 3a und 3b) werden in den Kapiteln 3.5 und 3.6 behandelt.

#### 3.4.2 Umfeld Zugang Bubenberg

Die Verkehrsmassnahmen im Umfeld Zugang Bubenberg setzen die in Kapitel 3.2 ausführlich beschriebene Personenpassage voraus und bauen auf diese auf.



Abb. Nr. 7: Visualisierung Bubenbergplatz mit Zugang Bubenberg aus Sicht Hirschengraben Nord  
© Nighthurse Images Zürich, im Auftrag des Tiefbauamts der Stadt Bern

Beim Knoten Bubenberglplatz – Laupenstrasse – Schanzenstrasse sind insbesondere folgende Anpassungen notwendig, damit er den künftigen Bedürfnissen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden rund um den Bahnhof Bern entspricht:

(1) **Vereinfachung des Knotens / Einschränkung der Abbiegebeziehungen:** Abbiegeverbote für den MIV von der Laupenstrasse und vom Bubenberglplatz in die Schanzenstrasse und von der Schanzenstrasse auf den Bubenberglplatz (siehe Abbildung Nr. 8). Von diesen Einschränkungen sind der ÖV und der Veloverkehr nicht betroffen. Die Einschränkungen sind notwendig, damit für den Fuss- und Veloverkehr mehr Platz und längere Grünzeiten bei den Lichtsignalanlagen zur Verfügung stehen und der ÖV an den Lichtsignalanlagen mit der gewünscht hohen Priorität berücksichtigt werden kann.



Abb. Nr. 8: Neue Abbiegebeziehungen Laupenstrasse / Bubenberglplatz / Schanzenstrasse

(2) **Vergrosserung der Fussverkehrsflächen / hindernisfreie Bushaltestellen:** Ausbau der Zirkulationsflächen und Warteräume an den Bushaltestellen und bei den Querungsstellen für den Fussverkehr. Die Bushaltestellen werden so angeordnet, dass sie den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes entsprechen und dass künftig auf der Linie 12 (seit 15.12.2019 neu Linie 20) Doppelgelenktrolleybusse eingesetzt werden können.

(3) **Durchgängige Radstreifen / Vergrosserung Velowarteräume:** Auf der Laupenstrasse, dem Bubenberglplatz und der Schanzenstrasse werden für den Veloverkehr durchgängige Radstreifen sowie vergrösserte Wartebereiche geschaffen. Zum Beispiel wird im Mittelbereich des Bubenberglplatzes ein Warteraum für den Veloverkehr zwischen Schwanengasse und Bogenschützenstrasse geschaffen.

(4) **Bogenschützenstrasse:** Das Einbahnregime in der Bogenschützenstrasse wird gegenüber heute gedreht: Die Einfahrt erfolgt neu über den Bubenberglplatz und ist nur aus Richtung Bahnhofplatz möglich. Die Ausfahrt führt auf die Schanzenstrasse/Schanzenbrücke Richtung Länggasse. Die Zufahrt ist nur dem berechtigten Verkehr (Zubringerdienst) gestattet. Der Veloverkehr ist von diesen Einschränkungen nicht betroffen.

(5) **Seilerstrasse:** Die Seilerstrasse wird für den MIV durchgehend als Einbahnstrasse betrieben, mit Fahrtrichtung von der Laupenstrasse zur Effingerstrasse. Davon betroffen ist der Verkehr aus der Maulbeerstrasse und aus dem City-West-Parking. Der Veloverkehr wird in beiden Fahrrichtungen zugelassen.

In den nachfolgenden Abbildungen sind die wichtigsten Veränderungen im Umfeld des Zugangs Bubenberg ersichtlich.

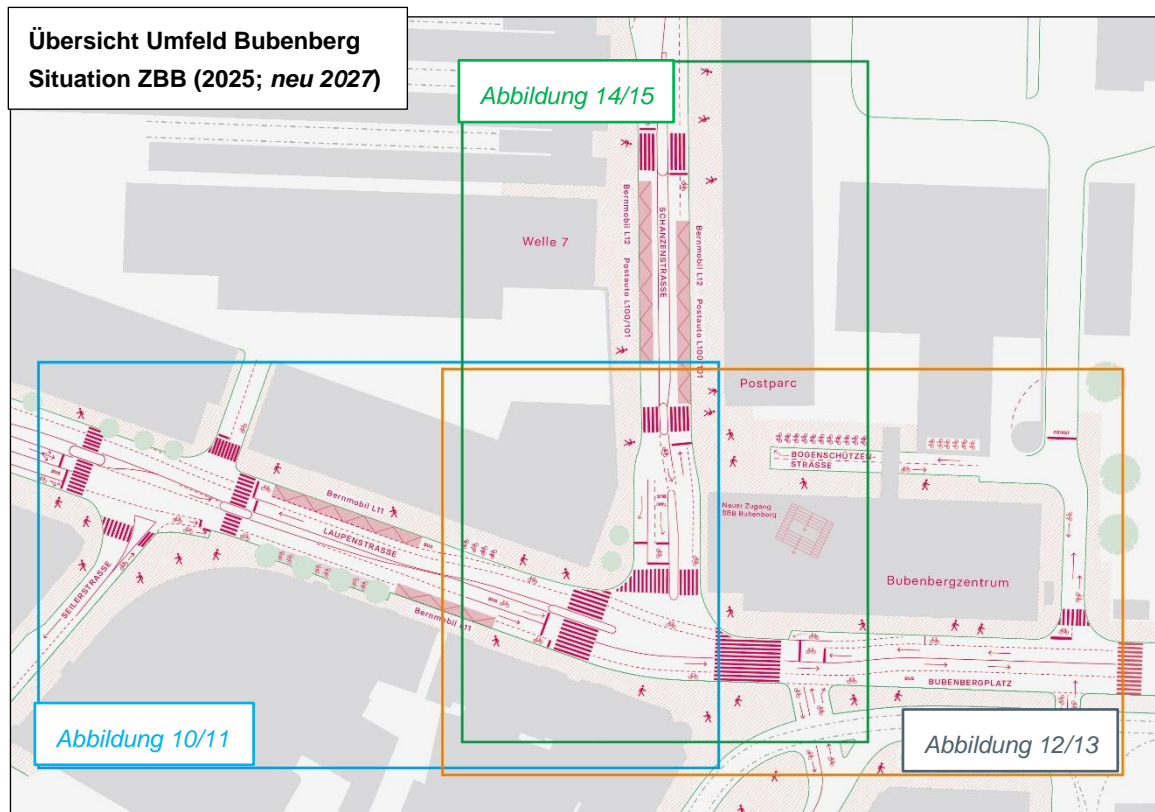


Abb. Nr. 9 Übersichtsplan Situation ZBBS (2025; neu 2027) Laupenstrasse, Bubenbergplatz, Schanzenstrasse Süd

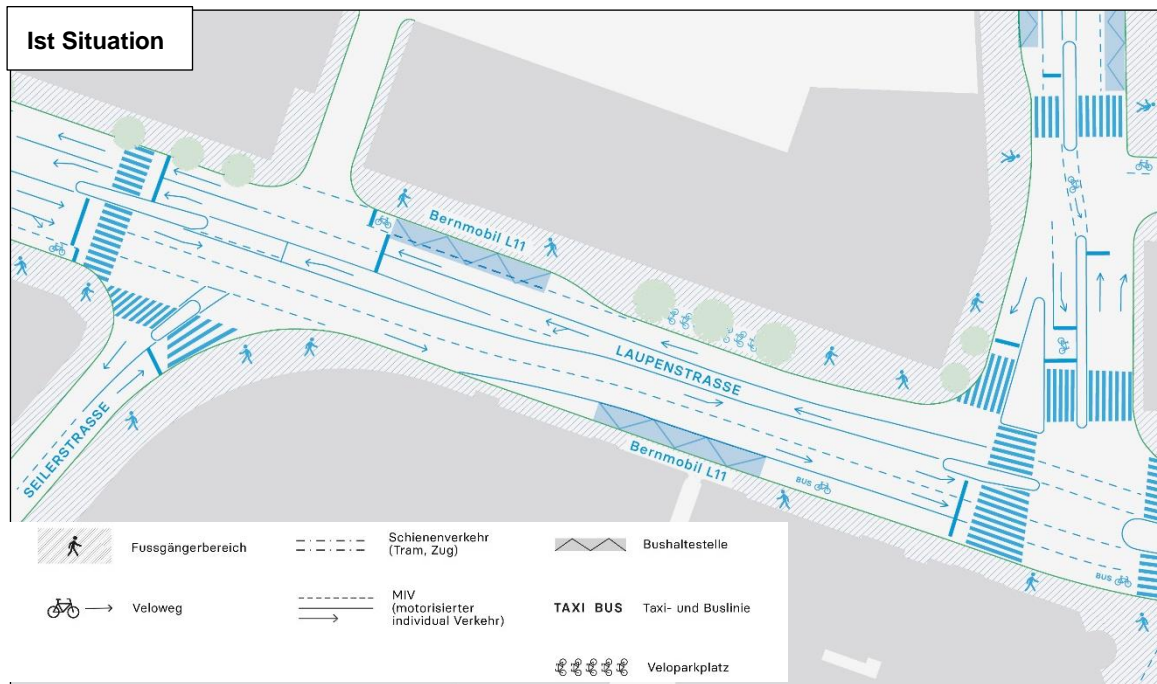


Abb. Nr. 10: Ist Situation Laupenstrasse

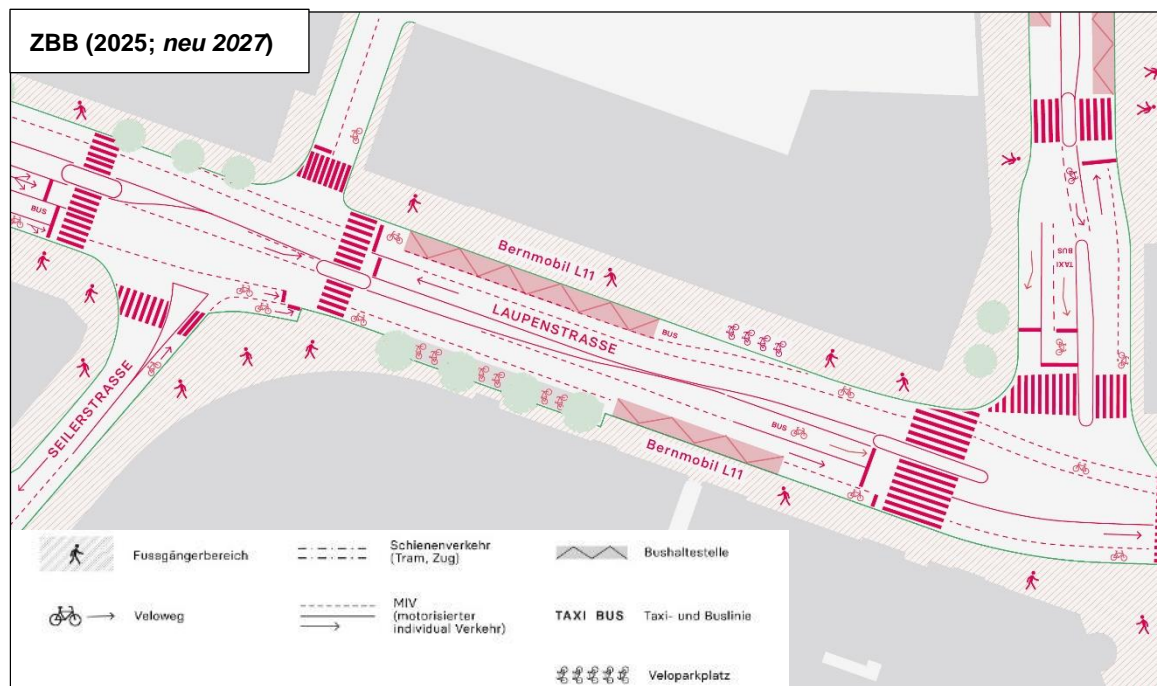


Abb. Nr. 11: Situation ZBBS (2025; neu 2027) Laupenstrasse: Neue Fahrspuraufteilung, Vergrößerung Fussverkehrsflächen, Hindernisfreie Bushaltestelle, Durchgängige Radstreifen/Vergrößerung Velowartermere, Seilerstrasse als Einbahnstrasse (MIV)

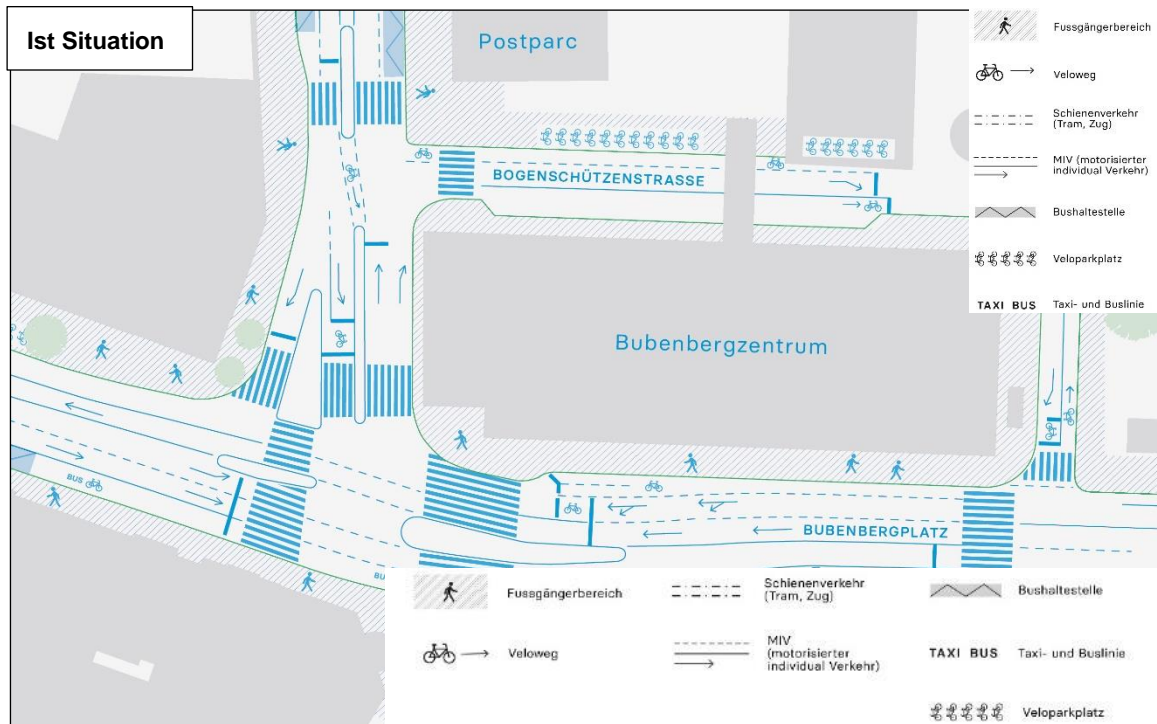


Abb. Nr. 12: Ist-Situation Bubenbergplatz

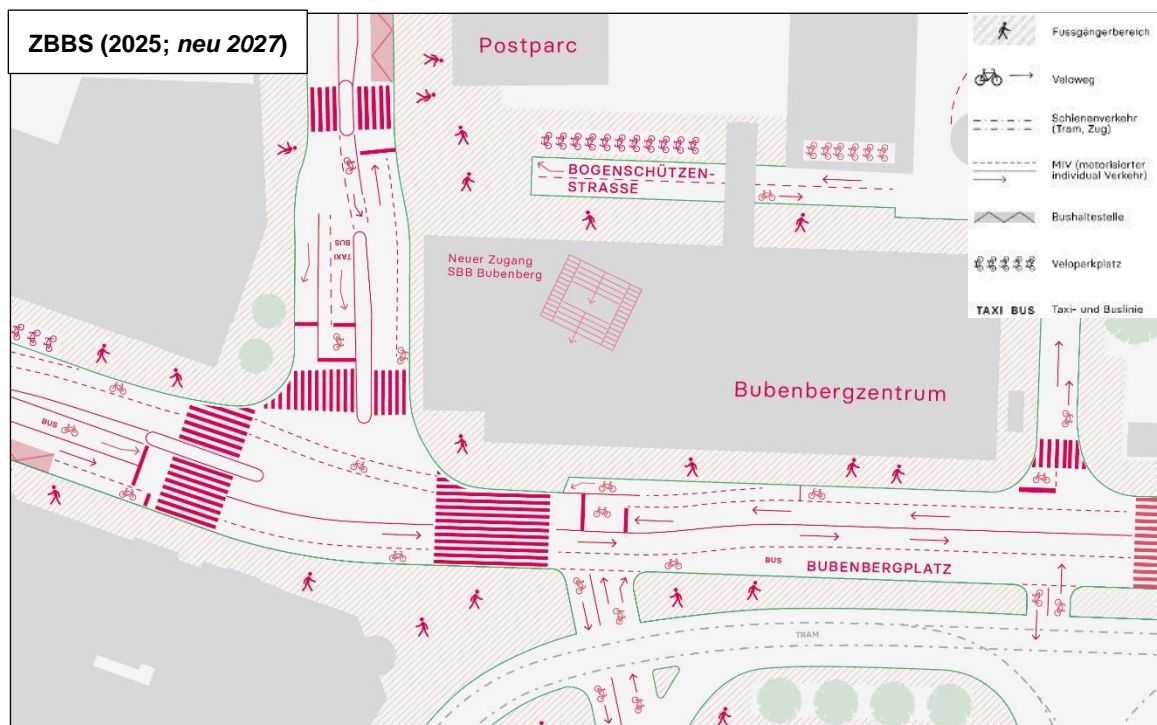


Abb. Nr. 13: Situation ZBBS (2025; neu 2027) Bubenbergplatz: Neue Fahrspuraufteilung, Vergrößerung Fussverkehrsräume, durchgängige Radstreifen / Vergrößerung Velowarträume

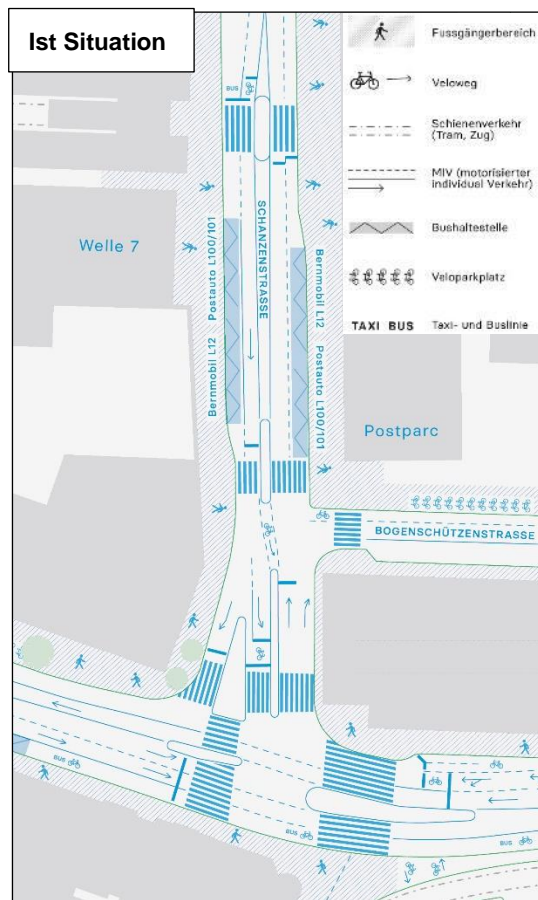


Abb. Nr. 14: Ist Situation Schanzenstrasse Süd

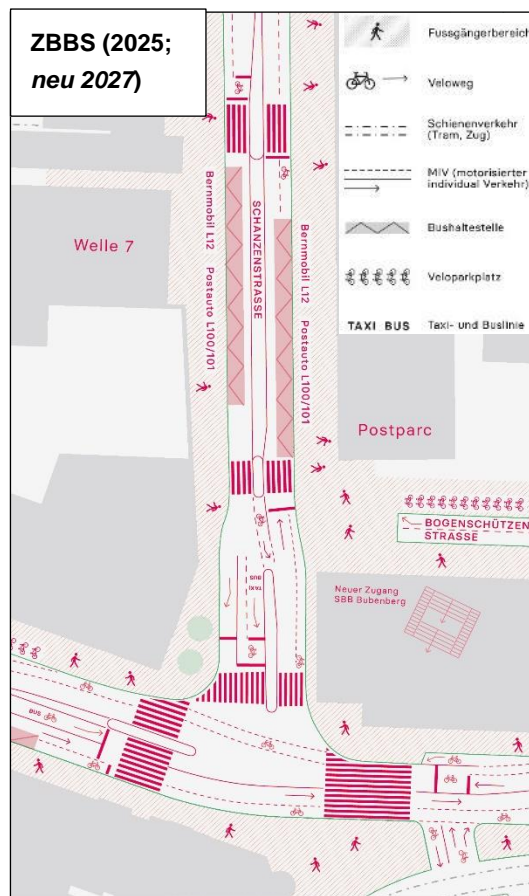


Abb. Nr. 15: Situation ZBBS (2025; neu 2027)

Schanzenstrasse Süd

Neue Fahrspuraufteilung, Vergrößerung Fussverkehrsflächen, Hindernisfreie Bushaltestelle, Durchgängige Radstreifen / Vergrößerung Velowarteräume

Im Agglomerationsprogramm des Bundes (3. Generation) sind für die Massnahmen im Umfeld Zugang Bubenberg (Baustein 1) Kosten von 33.5 Mio. Franken (Kostengenauigkeit +/-20%) angemeldet. Es kann also auch hier mit substantziellen Beiträgen von Bund und Kanton gerechnet werden.

### 3.4.3 Umfeld Zugang Länggasse

Im Umfeld des Zugangs Länggasse werden die Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr verbessert, eine sichere Zu- und Wegfahrt zur neuen Velostation wird erstellt und die Verkehrsführung bzw. die Lichtsignalanlage so angepasst, dass zu Spitzenzeiten die Zufahrt des MIV in Richtung Bubenbergplatz unterbunden werden kann. Ergänzend dazu werden die Bushaltestellen beim Obergericht optimiert. Die Zu- und Wegführung der Personenströme und die attraktive Gestaltung des Umfelds des Zugangs Länggasse ist Teil des Projekts der SBB.

In den nachfolgenden Abbildungen sind die wichtigsten Veränderungen der Verkehrsorganisation im Umfeld des neuen Bahnhofzugangs Länggasse ersichtlich.

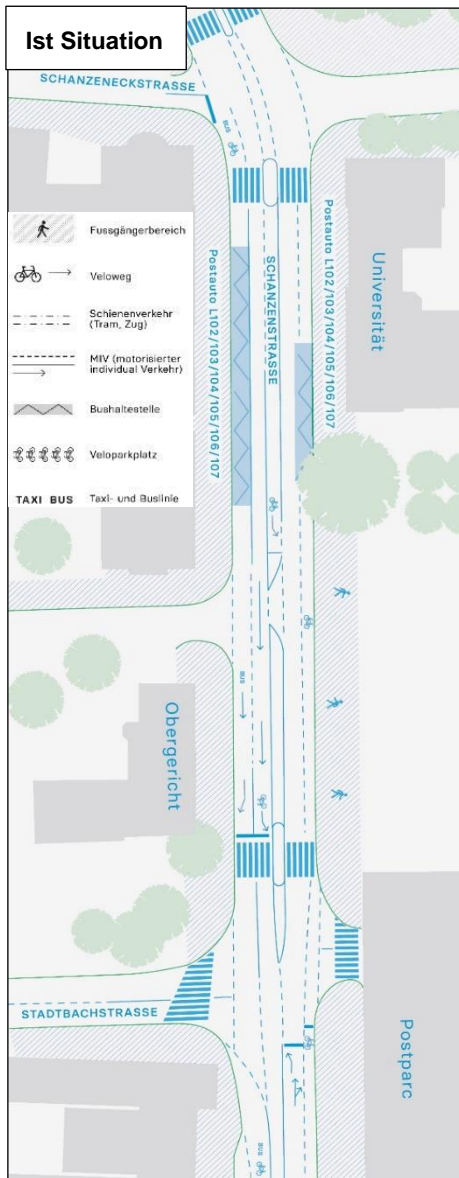


Abb. Nr. 16: Ist Situation

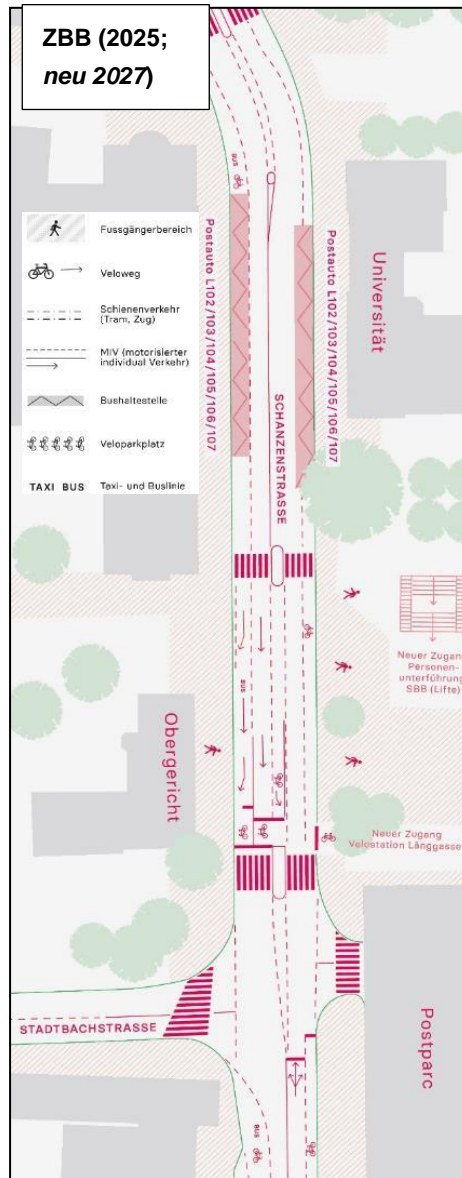


Abb. Nr. 17: ZBBS (2025; neu 2027) Schanzenstrasse Nord:  
Vergrößerung Fussverkehrsflächen, Hindernisfreie Bushaltestelle,  
Zufahrt Velostation

Die Massnahmen im Umfeld Zugang Länggasse (Baustein 4) werden erst nach Abschluss der SBB-Bauarbeiten (ab ca. 2027) realisiert. Die Kosten von ca. 3,5 Mio. Franken (Kostengenauigkeit +/-20%) sind daher im Agglomerationsprogramm des Bundes (3. Generation) erst als sogenannte B-Massnahme aufgeführt. Die Massnahmen können im nächsten Agglomerationsprogramm zur Mitfinanzierung angemeldet werden. Es kann mit Beiträgen von Bund und Kanton gerechnet werden.



## 3.5 Baustein 3a: Verkehrslenkung, Verkehrsmanagement

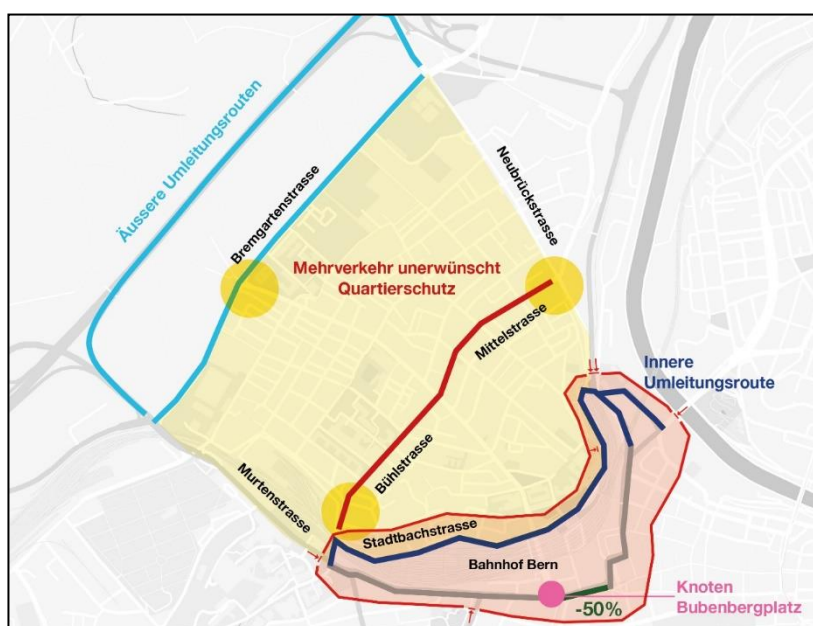
### 3.5.1 Grundprinzip und Massnahmen

Mit der Inbetriebnahme des neuen Zugangs Bubenberg 2025 (*neu 2027*) werden die Personenströme im Raum Bubenbergplatz/Hirschengraben massiv zunehmen. Damit diese rasch und sicher zu- und weggeführt werden können, muss die Verkehrssituation im Umfeld der Zugänge neu organisiert (vgl. dazu vorstehende Kapitel) und die Lenkung des MIV mit entsprechenden Massnahmen auch im weiteren Bahnhofumfeld angepasst werden (Verkehrslenkung / Verkehrsmanagement).

In einem Betriebskonzept wurde geklärt, wie der Verkehr in diesem weiteren Bahnhofumfeld künftig organisiert werden soll und welche Massnahmen für diese Neuorganisation erforderlich sind. Eine wichtige Vorgabe war der Auftrag des Stadtrats vom April 2016, die Verkehrsmassnahmen so zu gestalten, dass der MIV auf dem Bubenbergplatz mindestens halbiert wird. Diese Verkehrsabnahme ist notwendig, damit die künftige Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems im Umfeld des Bahnhofs und des Bubenbergplatzes – insbesondere die Betriebsstabilität des städtischen ÖV und die Bewältigung der stark wachsenden Passanten- und Veloströme – jederzeit sichergestellt ist.

Dass der neue Bahnhofzugang Bubenberg «eine erhebliche Verkehrsreduktion und Anpassungen am Verkehrssystem» erfordert, und dass damit «Auswirkungen auf die Kapazität der Bahnhofachse für den MIV (...) unausweichlich sind», wurde im Übrigen bereits in der seinerzeitigen Abstimmungsbotschaft zur «Initiative für einen autofreien Bahnhofplatz» dargelegt (Abstimmung vom 27. September 2009).

Tatsache ist, dass der über den Bahnhofplatz fliessende MIV in den vergangenen Jahren stetig abgenommen hat (1990: 30'000 Fahrzeuge/Tag; 2015: 15'600 Fahrzeuge/Tag). Das Grundprinzip, um die für das Bahnhofsprojekt erforderliche (weitere) Abnahme des MIV zu erreichen, besteht darin, den privaten Motorfahrzeugverkehr bei den Zufahrten zum Bahnhof zu dosieren und auf weniger belastete oder weniger sensible Umleitungsrouten zu lenken. Dies betrifft einerseits die innere Umleitungsrouten (kleine Westtangente – Stadtbachstrasse) und andererseits die beiden äusseren Umleitungsrouten (Bremgartenstrasse und Autobahn).



Dabei ist klar, dass das Länggassquartier zusätzlich vor Mehrverkehr geschützt werden muss (siehe Kap. 3.5.3). Als «Nebeneffekt» werden die Massnahmen zudem dazu beitragen, dass für Wege zum Bahnhof und für Wege im Bahnhofsumfeld der ÖV und der Veloverkehr zeitliche Vorteile erhalten und diese Verkehrsmittel bei diesen Wegebeziehungen (noch) attraktiver werden.

Abb. Nr. 18: Verkehrslenkung / Umleitungsrouten / Quartierschutz Länggasse

Zu den – bereits beschriebenen – wichtigsten betrieblichen Verkehrsmassnahmen *im Umfeld des Zugangs Bubenberg* gehören:

- Generelle MIV-Abbiegeverbote am Knoten Bubenbergplatz (Baustein 1). Als einzige MIV-Abbiegebeziehung ist die Verbindung Schanzenstrasse – Laupenstrasse zugelassen.
- Führung der Passantenströme zwischen Zugang Bubenberg und Hirschengraben auf zwei Ebenen (ober- und unterirdisch) zur Entlastung der Fussgängerflächen (Baustein 2).
- Sperrung Schanzenbrücke für den MIV in Richtung Bubenbergplatz während der Hauptverkehrszeiten (Baustein 3a)

Zu den betrieblichen Verkehrsmassnahmen *im weiteren Bahnhofumfeld* gehören:

- Diverse Verkehrslenkungs- und Verkehrsmanagementmassnahmen an Lichtsignalanlagen im Kernperimeter und an dessen Eintrittsstellen (Priorisierung des Langsam- und des öffentlichen Verkehrs; längere Grünzeiten für FussgängerInnen, Massnahmen zugunsten der Behindertengerechtigkeit etc.; Baustein 3a).
- Zwingendes Rechtsabbiegen von der Laupenstrasse stadteinwärts in die Belpstrasse (Unterbinden MIV-Durchfahrt vom Inselplatz Richtung Bubenbergplatz; Baustein 3a)
- Flankierende Massnahmen zum Schutz des Länggassquartiers (siehe Kap. 3.5.3)
- Einführung von Bus- und Velo-Gegenverkehr auf der Neubrücke zwischen Bollwerk und Knoten Henkerbrünli (Baustein 3b, siehe Kapitel 3.6)
- 

Mit diesen betrieblichen Massnahmen lässt sich das MIV-Aufkommen auf dem Bubenbergplatz von heute 15'600 Fahrzeugen pro Werktag um über 50% auf 5'900 Fahrzeuge im Jahr 2025 reduzieren (*bis 2027 sind rund -60% erforderlich*). Wichtig zu wissen ist dabei, dass die Reduktion des Autoverkehrs, wie bereits ausgeführt, dem langjährigen Trend entspricht: Im Jahr 1990 betrug der durchschnittliche Tagesverkehr auf dem Bubenbergplatz noch rund 30'000 Motorfahrzeuge. Auch in Zukunft sind diverse Massnahmen geplant, die gesamtstädtisch und spezifisch im Raum Bahnhof eine Abnahme des MIV-Aufkommens begünstigen und den Abnahmetrend beim MIV (-3% pro Jahr) verstärkt fortschreiben. Allein dadurch reduziert sich die MIV-Belastung bis ins Jahr 2025 auf dem Bubenbergplatz auf einen durchschnittlichen Tagesverkehr von 8'600 Fahrzeugen. Im Agglomerationsprogramm des Bundes (3. Generation) sind für die Verkehrslenkung und das Verkehrsmanagement (Baustein 3a) Kosten von 8,3 Mio. Franken (Kostengenauigkeit +/-20%) angemeldet. Es kann also auch hier mit substantziellen Beiträgen von Bund und Kanton gerechnet werden.

### 3.5.2 Autofreier Bahnhofplatz

Der Stadtrat hat den Gemeinderat im April 2018 beauftragt, ihm gleichzeitig mit dem für 2021 geplanten Realisierungskredit ein Konzept für die Umsetzung eines autofreien Bahnhofplatzes vorzulegen. Die entsprechenden Abklärungen wurden ausgelöst. Sie sind Teil einer Gesamtverkehrsbetrachtung, die sich auf weitere grosse Bau- und Verkehrsvorhaben bezieht, die ebenfalls Auswirkungen auf das stadtnahe Autobahnnetz haben. Aus diesem Grund werden die Abklärungen in enger Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) sowie mit dem Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA) durchgeführt. Die Ergebnisse werden dem Stadtrat zusammen mit dem Realisierungskredit für die Verkehrsmassnahmen vorgelegt. Die vorliegenden Mitwirkungsunterlagen gehen *nicht* von einem autofreien Bahnhof aus. Falls zu einem späteren Zeitpunkt entschieden wird, den Bahnhofplatz für den privaten motorisierten Individualverkehr zu sperren, hätte dies nach heutigem Kenntnisstand auch im Perimeter des Bausteins 1 keine wesentlichen baulichen Anpassungen an der Verkehrsanlage zur Folge.

### 3.5.3 Quartierschutz Länggasse

Als Schutzmassnahme zur Unterbindung von Mehrverkehr im Länggassquartier sind flankierende Massnahmen an verschiedenen Eintrittspunkten ins Quartier vorgesehen (siehe dazu Abbildung Nr.18). Dabei besteht die grundsätzliche Schwierigkeit, das Quartier genügend stark vom Durchgangsverkehr zu schützen, aber gleichzeitig die Quartierschliessung nicht zu verunmöglichen oder stark zu beeinträchtigen. Da diese Anforderungen in gegenseitigem Konflikt stehen, ist ein stufenweises Vorgehen vorgesehen. Zu Beginn sind tendenziell «weiche» Massnahmen als Quartierschutz geplant. Erst wenn diese Massnahmen zu wenig wirksam sind, sind weitere, einschneidendere Massnahmen vorgesehen (=Optionen).

- Knoten Bühlstrasse/Depotstrasse (Lichtsignalanlage zur Dosierung)
- Knoten Bierhübeli resp. Mittelstrasse (Abbiegeverbote/-gebote, Option Polleranlage)
- Knoten Bremgartenstrasse/Länggassstrasse (Option Lichtsignalanlage zur Dosierung)

### 3.6 Baustein 3b: Umfeld Henkerbrünnli/Bollwerk

Damit das Verkehrssystem im Grossraum Bahnhof nach Eröffnung des neuen Zugangs Bubenberg 2025 (*neu 2027*) funktioniert, sind auch Anpassungen im Gebiet Bollwerk – Schützenmattstrasse – Henkerbrünnli – Neubrückstrasse (Teilstück westlich der Reithalle/Schützenmatte) notwendig.

Um den öffentlichen Verkehr und den Veloverkehr attraktiver zu machen, sollen dort der Bus und das Velo in Richtung Bierhübeli neu im Gegenverkehr auf einer Umweltpur durch die Neubrückstrasse und nicht mehr rund um die Schützenmatte geführt werden (siehe Abbildung Nr. 20). Für die Busse der Linien 11 (Richtung Neufeld P+R) und 21 (Richtung Bremgarten) hat dies den Vorteil, dass die Fahrzeit dank der eigenen Fahrspur verkürzt wird und zusätzlich alle Haltestellen näher beieinanderliegen. Da die Buslinie 11 mit Trolleybussen betrieben wird, muss die Fahrbahn unter der SBB-Unterführung abgesenkt werden. Dies hat zur Folge, dass Werkleitungen tiefer verlegt werden müssen.

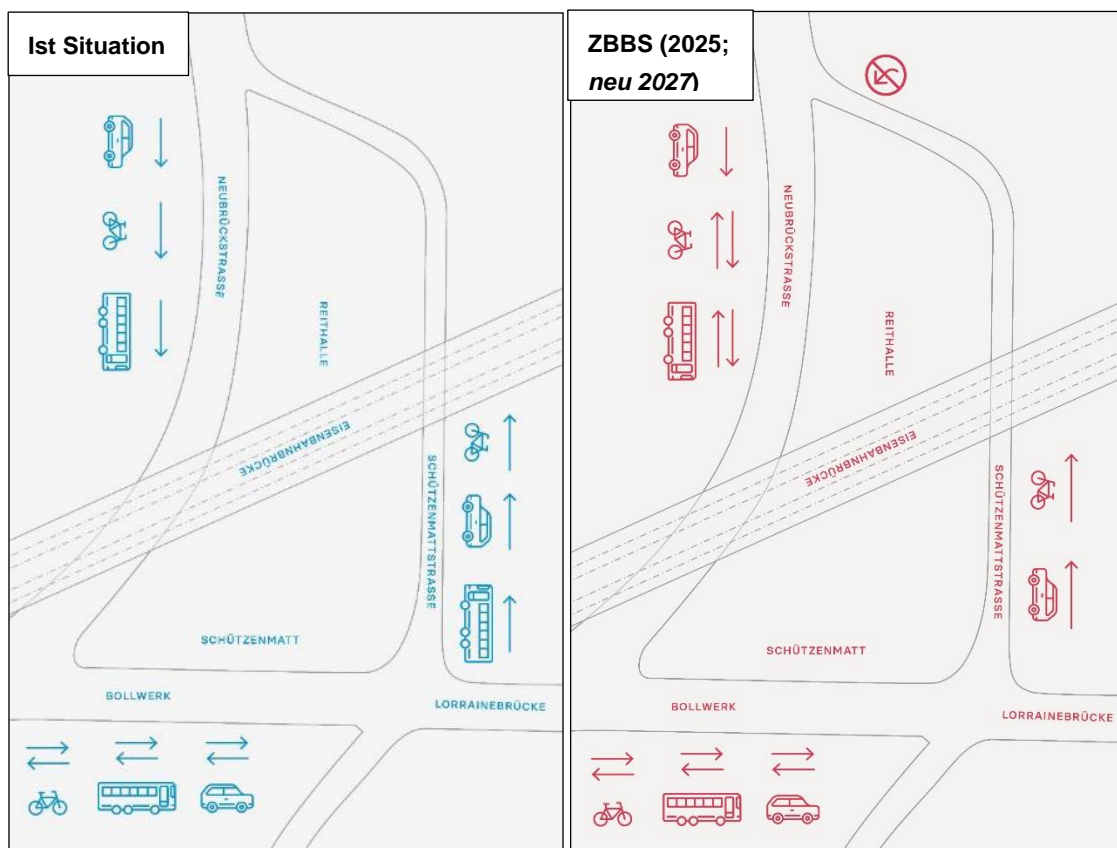


Abb. Nr. 19: Verkehrsführung Henkerbrünnli heute

Abb. Nr. 20: Neue Verkehrsführung Henkerbrünnli:  
ÖV und Velo neu im Gegenverkehr Neubrückstrasse

Im Bereich Bollwerk werden die Bushaltestellen gemäss den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes angepasst, die Anzahl der Fahrspuren reduziert, und es wird eine Haltestellenumfahrung für die Velos erstellt (siehe Abbildung Nr. 22). Der Klee-Platz an der Ecke Bollwerk/Hodlerstrasse wird gestalterisch aufgewertet, ebenso das Bollwerk zwischen Kreuzung Neubrückstrasse und Kreuzung Schützenmattstrasse. In der Schützenmattstrasse wird der Veloweg von der Fahrbahn und vom Trottoir getrennt. Das Linksabbiegen von der Schützenmattstrasse in die Neubrückstrasse wird nicht mehr möglich sein, und zwar weder für den MIV noch für den Veloverkehr (siehe Abbildung Nr. 22). Bedingt durch die diversen Anpassungen der Strassenränder müssen auch die Standorte der Signalgeber der Lichtsignalanlagen angepasst werden.

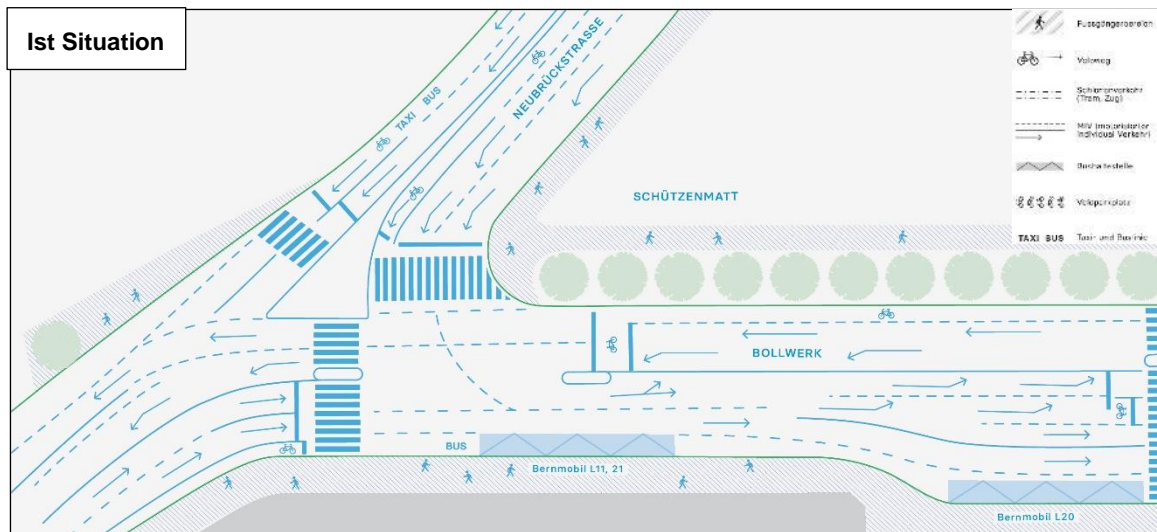


Abb. Nr.21: Ist Situation Bollwerk / Neubrückstrasse

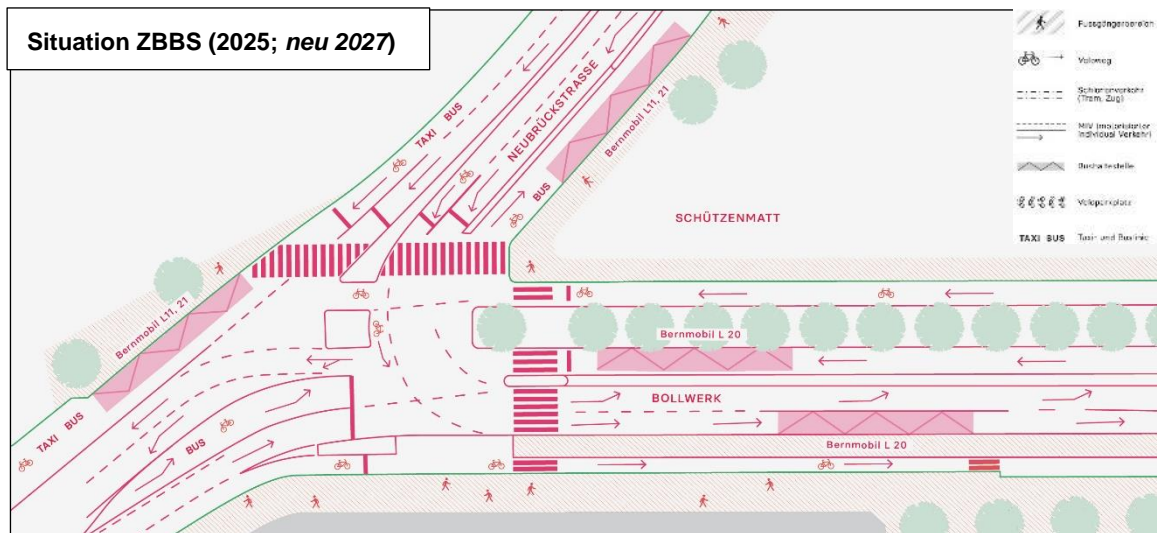


Abb. Nr. 22: Situation ZBBS (2025; neu 2027) Bollwerk / Neubrückstrasse:  
 Neue Fahrspaufteilung, Standorte Haltestellen, Veloumfahrung, Fussgängerführung



Abb. Nr. 23: Visualisierung Höhe Bollwerk Nr. 27 in Blickrichtung Neubrücke / Schützenmatt  
© Nighthorse Images Zürich, im Auftrag des Tiefbauamts der Stadt Bern

Im Agglomerationsprogramm des Bundes sind für die Massnahmen im Umfeld Henkerbrünli (Baustein 3b) Kosten von 14,7 Mio. Franken (Kostengenauigkeit +/-20%) angemeldet. Es kann also wiederum mit substantiellen Beiträgen von Bund und Kanton gerechnet werden.

## 4 Mitwirkung im Überblick

Die Stadt Bern stellt sicher, dass die Bevölkerung laufend und transparent über die Verkehrsmassnahmen ZBB informiert wird. Seit 2015 besteht eine Begleitgruppe mit Vertretungen aus Quartier, Interessenorganisationen, Verbänden und politischen Parteien. Diese Begleitgruppe wird von der Stadt und anderen Projektpartnern regelmässig an Sitzungen über den Stand der Planung und Projektierung informiert und kann in diesem Rahmen Anliegen zuhanden der weiteren Projektentwicklung einbringen. Die Verkehrsmassnahmen der Stadt Bern und die Option der Velostation Hirschengraben sollen im Rahmen eines so genannten kantonalen Strassenplans bzw. einer Überbauungsordnung bewilligt werden. Bei allen Massnahmen, die durch den Erlass eines Strassenplans bewilligt werden, ist die Mitwirkung gemäss Art. 58 des kantonalen Baugesetzes obligatorisch.

### 4.1 Art und Termine der Mitwirkung

Die öffentliche Mitwirkung zu den Verkehrsmassnahmen ZBB Stadt Bern und zur Velostation Hirschengraben dauerte vom 19. Februar bis zum 5. April 2019. Während dieser Zeit konnten die Mitwirkungsunterlagen in der «Baustelle» beim Tiefbauamt der Stadt Bern (Bundesgasse 38, Erdgeschoss) oder über das Internet ([www.bern.ch/mitwirkungen](http://www.bern.ch/mitwirkungen)) eingesehen werden. Alle interessierten Personen und Organisationen waren während der Dauer der Mitwirkung eingeladen, mittels Mitwirkungsfragebogen Stellung zu nehmen.

Zu folgenden Zeiten standen Fachleute in der «Baustelle» für ergänzende Auskünfte zur Verfügung:

1. Sprechstunde	4. März 2019, 14:00 – 17:00 Uhr
2. Sprechstunde	13. März 2019, 08:00 – 12:00 Uhr
3. Sprechstunde	19. März 2019, 17:00 – 20:00 Uhr

Die Mitwirkungsbeiträge konnten mittels Fragebogen abgegeben werden, welche im Tiefbauamt auflagen oder online über die erwähnte Webseite verfügbar waren. In den Fragebogen konnten konkrete Fragestellungen beantwortet, Bemerkungen zu den einzelnen Themen angefügt oder mittels einer schriftlichen Eingabe abgegeben werden.

### 4.2 Zielgruppe und Kommunikationsmassnahmen

Es lassen sich folgende sechs Gruppen mit verschiedenen Subgruppen als Zielgruppe für die Mitwirkung zusammenfassen:

- Bevölkerung (Anwohnende/Grundeigentümerschaften/Einwohnerinnen/Einwohner Berns)
- Öffentliche Hand (Bund, Kanton Bern und Stadt Bern)
- ÖV-Betreiber und Verkehrsorganisationen
- Gewerbe
- Stadtberner Politik
- Medien

#### 4.2.1 Medienberichte, Webseite und Anwohnerschreiben

Die Zielgruppen wurden über die Medienberichterstattung, die Webseiten ZBB und Stadt Bern sowie die abonnierten Newsletter (über Webseite ZBB) informiert.

- Die Medienkonferenz zum Start der Mitwirkung fand am 19. Februar 2019 statt.
- Die direkt betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner aus den Quartieren Länggasse und Mattenhof/Weissenbühl wurden einerseits über die Quartierorganisationen QLE sowie QM3 und mittels Infoschreiben über den Start orientiert.

#### 4.2.2 Präsentationen – Vorstellung Inhalt Mitwirkungsunterlagen

Mit folgenden Organisationen, Parteien und Interessengruppen wurden Sitzungen durchgeführt, an denen die Mitwirkungsunterlagen persönlich vorgestellt wurden:

<b>Vertreter Bund, Kanton, Eisenbahngesellschaften und Bürgergemeinde</b>	
Koordinationsausschuss Knoten Bern bestehend aus Vertretern von BAV, AÖV, SBB Immobilien, SBB Infrastruktur, RBS, Bürgergemeinde Bern und BLS	7. März 2019
Tiefbauamt Kanton Bern	1. Februar 2019
Bürgergemeinde Bern	26. Februar 2019
<b>Politik</b>	
Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün (PVS)	25. Februar 2019
<b>Quartier</b>	
Quartierkommission Länggasse Engehalbinsel (QLe)	18. Februar 2019
Quartiermitwirkung Stadtteil 3: Mattenhof - Weissenbühl (QM3)	18. März 2019
<b>Interessengruppen</b>	
Begleitgruppe ZBBS bestehend aus den städtischen Parteien, Interessenvertretungen, Fachverbänden, Projektpartnern	18. Februar 2019
Berner Wirtschaftsverband	21. März 2019
Behindertenorganisationen (BRB Behindertenkonferenz Stadt und Region Bern, Procap, Fachstelle Gleichstellung Stadt Bern, Stiftung Schweizerische Bestattungsvorsorge SSBV)	23. Januar 2019
<b>Grundeigentümerschaften / Anwohnende</b>	
Grosse Schanze AG	7. Februar 2019
Post Immobilien	7. Februar 2019
Genossenschaft Migros Aare	29. März 2019
PSP Real Estate AG	6. Februar 2019
Swiss Prime Site Immobilien AG	25. Februar 2019



Kibag Personalstiftung	22. Januar 2019
Aktiengesellschaft Bubenberghaus	18. Februar 2019
U.C. Buchschacher	31. Januar 2019
L. Gürteler	7. Februar 2019

### 4.3 Eingegangene Fragebogen inkl. Stellungnahmen

In der Mitwirkung wurden insgesamt 106 Eingaben gemacht. 72 Mitwirkende füllten den Fragebogen aus, 29 gaben eine schriftliche Stellungnahme ab, 5 füllten den Fragebogen aus und gaben eine schriftliche Stellungnahme ab. Die Beantwortung aller Eingaben findet sich im Kapitel 7.

Die Eingaben verteilen sich wie folgt auf die mitwirkenden Organisationen und Gruppen:

Politische Parteien	10 Eingaben
Öffentliche Hand	3 Eingaben
ÖV-Betreiber	3 Eingaben
Werke	1 Eingabe
Quartierkommissionen	3 Eingaben
Verbände	15 Eingaben
Interessengruppen/Vereine	7 Eingaben
Grundeigentümer/Liegenschaftsbesitzer im Projektperimeter	12 Eingaben
Firmen / Unternehmungen im Projektperimeter	7 Eingaben
Privatpersonen wohnhaft in Bern	31 Eingaben
Privatpersonen wohnhaft ausserhalb von Bern	14 Eingaben
<b>Total</b>	<b>106 Eingaben</b>

### 4.4 Mitwirkende Organisationen und Personen

Folgende Organisationen und Gruppen haben an der Mitwirkung zu den Verkehrsmassnahmen ZBB der Stadt Bern teilgenommen. Die Liste der Eingebenden wurde alphabetisch geordnet und nummeriert.

Politische Parteien	Nr.
CVP Stadt Bern	1
EVP Stadt Bern	2
FDP. Die Liberalen Stadt Bern	3
GFL Stadt Bern	4
Grün alternative Partei Bern (GaP)	5
Grünes Bündnis Bern (GB)	6
Grünliberale Partei Stadt Bern (GLP)	7
SVP Stadt Bern	8

SP Stadt Bern	9
SP Sektion - Sozialdemokratische Partei Länggasse-Felsenau	10
<b>Öffentliche Hand</b>	<b>Nr.</b>
Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV), Kanton Bern	11
Burgergemeinde Bern	12
Oberingenieurkreis II (OIK II), Kanton Bern	13
<b>ÖV-Betreiber</b>	<b>Nr.</b>
BERNMOBIL	14
Regionalverkehr Bern Solothurn (RBS)	15
SBB Infrastruktur AG	16
<b>Werke</b>	<b>Nr.</b>
Energie Wasser Bern (ewb)	17
<b>Quartierkommissionen</b>	<b>Nr.</b>
DIALOG Nordquartier	18
Quartierkommission Länggasse Engehalbinsel Bern (QLe)	19
Quartiermitwirkung Stadtteil 3 (QM3)	20
<b>Verbände</b>	<b>Nr.</b>
ACS Sektion Bern	21
Berner Heimatschutz	22
BRB Behindertenkonferenz Stadt und Region Bern	23
Bund Schweizer Architekten	24
Die Berner Arbeitgeber	25
Gesellschaft für Stadt- und Landschaftsentwicklung Bern	26
Handels- und Industrieverein des Kantons Bern (HIV) – Sektion Bern	27
Hausverein Schweiz	28
Hauseigentümergebund Schweiz (HEV)	29
KMU Stadt Bern	30
Präsident/innenkonferenz bernischer Bauplanungsfachverbände (PKBB)	31
Pro Velo	32
TCS Bern-Mittelland	33
VCS Regionalgruppe Bern	34
Vortritt Fussgänger	35
<b>Interessengruppen</b>	<b>Nr.</b>
Bern bleibt grün	36

Heit Sorg zu Bärn (HSzB)	37
IG Taxi der Stadt Bern	38
Läbigi Stadt	39
Neustadt Bern	40
Verein BollWerkStadt	41
Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt (VWI) Kerngruppe	42

<b>Grundeigentümer / Liegenschaftsbesitzer im Projektperimeter</b>	<b>Nr.</b>
AG Bubenberghaus	43
Die Post CH AG	44
Dr. Meyer Immobilien AG	45
Genossenschaft Migros Aare (GMAA)	46
Grosse Schanze AG	47
Hotel-Restaurant-Theater National	48
KIBAG Personalstiftung	49
PSP Real Estate AG	50
SBB Immobilien AG	51
Swiss Prime Site Immobilien AG	52
UC Buchschacher	53
Universität Bern	54

<b>Firmen / Unternehmungen im Projektperimeter</b>	<b>Nr.</b>
Bahnhof Parking AG	55
Bären Taxi AG	56
Bern City West	57
Parkleitsystem Bern AG (Bern Parking)	58
Dr. med. dent. T.M. Meier	59
Kapitel Bollwerk & Crêperie La Chouette	60
Restaurant O'bolles KLG	61

<b>Privatpersonen, wohnhaft in Bern</b>	<b>Nr.</b>
Aeppli Manuel, 3007 Bern	62
Amati Andrea, 3012 Bern	63
Belli Dino, 3001 Bern	64
Bernhard Ueli, 3011 Bern	65
Cappis Joe L., 3007 Bern	66
Drzimalla Paul, 3007 Bern	67
Dürmüller Urs, 3014 Bern	68

Flückiger Julian, 3008 Bern	69
Flury Andreas, 3008 Bern	70
Fuchs Philipp, 3007 Bern	71
Galizia Michele, 3012 Bern	72
Greco Dario, 3007 Bern	73
Gunsch Matthias, 3008 Bern	74
Haas Jean-Marc, 3018 Bern	75
Heimlicher Dimitri, 3008 Bern	76
Iseli Moritz, 3006 Bern	77
Krebs Philipp, 3011 Bern	78
Künzler Reto, 3006 Bern	79
Kuster Matthias, 3008 Bern	80
Laub Carla, 3012 Bern	81
Laub Lilian, 3007 Bern	82
Laub Marianne, 3014 Bern	83
Meier Florian, 3006 Bern	84
Ozdemir Ali, 3006 Bern	85
Schlapbach Walter, 3012 Bern	86
Schuppisser Ka, 3007 Bern	87
Schweizer Jürg, 3006 Bern	88
Stotzer Christoph, 3012 Bern	89
Theiler Luzius, 3006 Bern	90
Vögeli Dominic, 3014 Bern	91
Wyler Regula, 3012 Bern	92

<b>Privatpersonen, wohnhaft ausserhalb von Bern</b>	<b>Nr.</b>
Bachmann Noam, 2503 Biel	93
Blatter Nathanael, 3804 Habkern	94
Geroni Gianfranco, 3098 Köniz	95
Graf Daniel, 3084 Wabern	96
Hafeezullah Ra, 3048 Worblaufen	97
Kläy Michael, 3303 Zuzwil BE	98
Kummer Tim, 3032 Hinterkappelen	99
Mosimann Rudolf, 3053 Münchenbuchsee	100
Pestalozzi Pierre, 3084 Wabern	101
Ryser Gerhard, 3084 Wabern	102
Schmid Luca, 3122 Kehrsatz	103
Schneider Kurt, 3072 Ostermundigen	104

---

Schüpbach Thomas, 3550 Langnau	105
Sommer SMN, 3206 Biberen	106

---

## 5 Ergebnisse der Mitwirkung

In diesem Kapitel werden die Eingaben der verschiedenen Mitwirkungsgruppen nach den Bausteinen der Verkehrsmassnahmen zusammengefasst. Dabei werden sowohl die Eingaben in den allgemeinen Stellungnahmen wie auch diejenigen in den Fragebogen – den nicht alle Mitwirkenden ausgefüllt haben – berücksichtigt. Die ausführlichen Stellungnahmen (inkl. Beantwortung) und die Übersicht über die Antworten auf den Fragenbogen sind im Kapitel 7 («Anhang») zu finden. Nachfolgend werden die Rückmeldungen pauschal zusammengefasst.

### Politische Parteien

1-10

Insgesamt haben sich neun gesamtstädtische Parteien (CVP, EVP, FDP, GFL, GaP, GB, GLP, SVP, SP) sowie eine Sektion (SP Länggasse) an der Mitwirkung beteiligt. Die Inputs der Sektion SP Länggasse werden nachfolgend nur dargestellt, wenn sie von der Haltung der städtischen Mutterpartei abweichen. Mit «Parteien» sind jeweils die gesamtstädtischen Parteien gemeint.

SP, FDP, EVP haben sich in Form einer schriftlichen Stellungnahme zum Mitwirkungsprojekt geäussert, CVP, GFL, GaP, GB, GFL, SVP und SP Länggasse haben den Fragebogen ausgefüllt und teilweise Bemerkungen hinzugefügt.

### Baustein 1 Umfeld Bubenbergrplatz + Laupenstrasse

Alle Parteien haben sich zu den geplanten Massnahmen im Bereich Bubenbergrplatz/Laupenstrasse geäussert. Mit Ausnahme der SVP begrüssen sie grundsätzlich die Massnahmen des Bausteins 1, namentlich jene zugunsten des Velo- und des Fussverkehrs. Kritisch beurteilt werden unter anderem das Linksabbiegeverbot aus der Laupenstrasse in die Schanzenstrasse und von der Schanzenstrasse auf den Bubenbergrplatz (SVP, CVP) sowie das Fällen der Bäume an der Laupenstrasse (GFL).

### Baustein 2 Passage Hirschengraben

Alle 9 Parteien haben sich zum Baustein 2 geäussert.

Die Personenpassage wird von den Parteien grossmehrheitlich begrüsst: Sie sei nötig, um die prognostizierten Passantenströme zu bewältigen, halten CVP, GFL, GLP, SVP, SP, FDP, EVP und – mit Vorbehalten – auch das GB fest. GB und SVP stellen insbesondere die Umgestaltung des Hirschengrabens (und das Fällen der Bäume) infrage – allerdings möchten auch GFL, GLP und SP diese Umgestaltung an gewisse Auflagen geknüpft haben (Parkgrösse, Bäume, keine Versiegelung, usw.). Die GaP spricht sich – vorab aus städtebaulichen Gründen – gegen die Passage und gegen die Umgestaltung des Hirschengrabens aus.

### **Baustein 2+ Option Velostation Hirschengraben**

Alle 9 Parteien haben sich zum Baustein 2+ geäussert.

Die Notwendigkeit von zusätzlichen Veloabstellplätzen wird von den meisten Parteien nicht infrage gestellt – einzig SVP und GaP erachten das bestehende Angebot als genügend. Eine Velostation im Hirschengraben wird von CVP, FDP und SP grundsätzlich begrüsst; GLP, EVP und GB können den Standort unterstützen, wenn alle möglichen Alternativen geprüft worden sind und belegt werden kann, dass diese Option den grössten Mehrwert (Standort, Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit usw.) darstellt. GFL, GaP und SVP lehnen die Pläne für eine Velostation an diesem Standort mit Verweis auf die hohen Kosten, das delikate archäologische Umfeld und/oder das bereits bestehende Angebot ab.

Mehrere Parteien fordern explizit, dass der Hirschengrabenpark velofrei wird, einzelne verweisen auf die Notwendigkeit, auch in Velostationen Gratisparkplätze anzubieten. FDP und GLP begrüssen explizit die Freilegung der Mauer in der Velostation: Sie erachten dies als kulturellen Mehrwert.

### **Baustein 3a Betriebskonzept**

Alle 9 Parteien haben sich zum Betriebskonzept geäussert.

Die geplanten Massnahmen zur Verkehrslenkung/zum Verkehrsmanagement werden von EVP, GFL, GaP, GB, GLP und SP begrüsst, von der CVP, FDP und SVP abgelehnt. Die Befürworter verweisen vorab auf die positive Wirkung der Verkehrsreduktion, welche vor allem dem öV und dem Langsamverkehr zugutekomme. Der Schutz des Länggassquartiers und die Massnahmen für den ÖV und das Velo werden positiv bewertet. Von den Gegnern wird die Tauglichkeit des Konzepts im Grundsatz infrage gestellt; zudem befürchten sie eine zusätzliche Belastung angrenzender Quartiere.

### **Autofreier Bahnhofplatz**

Dieser Aspekt ist nicht Teil der geplanten Verkehrsmassnahmen ZBB, wurde aber in der Mitwirkung trotzdem abgefragt. Alle Parteien haben sich zu dieser Frage geäussert.

GFL, SP, GaP und GB sprechen sich klar für einen autofreien Bahnhofplatz aus, weil damit zusätzliche oberirdische Fussgängerquerungen ermöglicht würden. EVP und GLP unterstützen das Ziel, den Bahnhofplatz autofrei zu gestalten, sehen jedoch noch viele ungeklärte Fragen und befürchten zum Teil auch eine Umlagerung des Verkehrs in die Quartiere.

Die CVP sieht aktuell keine Notwendigkeit, den Bahnhof gänzlich vom MIV zu befreien, zumal es an alternativen Verkehrswegen fehle. Einer Reduktion steht sie jedoch positiv gegenüber. FDP und SVP lehnen einen autofreien Bahnhofplatz dezidiert ab: Die Stimmbevölkerung habe sich 2009 dagegen entschieden.

**Baustein 3b Umfeld Henkerbrännli**

Mit Ausnahme der EVP haben sich alle Parteien zu diesen Plänen vernehmen lassen.

Die Verkehrsmassnahmen im Umfeld Henkerbrännli/Bollwerk werden von CVP, GFL, GB, GLP und SP grundsätzlich begrüsst: Insbesondere versprechen sie sich eine Aufwertung dieses Bereichs und mehr Sicherheit für den Langsamverkehr. FDP, SVP und GaP lehnen die Massnahmen ab: Erstere mit der Begründung, diese seien zu stark auf den Veloverkehr ausgerichtet; zudem sei die aktuelle Verkehrssituation zufriedenstellend. Sowohl von Befürwortern als auch von Gegnern wird die im Vorprojekt vorgesehene Absenkung der Fahrbahn für Trolleybusse kritisiert.

**Öffentliche Hand****11-13**

Das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern (AÖV), die Burgergemeinde Bern und der Oberingenieurkreis II des Kantons Bern (OIK II) haben sich mit detaillierten Stellungnahmen in die Mitwirkung eingebracht, das AÖV hat zudem auch den Fragebogen ausgefüllt. Das Projekt ZBBS wird von allen grundsätzlich begrüsst.

**Baustein 1 Umfeld Bubenbergrplatz + Laupenstrasse**

Mit Ausnahme des AÖV, das via Fragenbogen positiv Stellung nimmt, wurden seitens öffentlicher Hand keine konkreten Äusserungen zum Baustein 1 gemacht. Allgemein wird betont, dass die termingerechte Umsetzung der Massnahmen von zentraler Bedeutung ist. Die Notwendigkeit der Massnahmen um den Bahnhof herum wird verstanden und gestützt.

**Baustein 2 Passage Hirschengraben**

Von Seite Burgergemeinde erfolgt keine Stellungnahme zum Baustein 2. Die beiden kantonalen Stellen befürworten die Realisierung der Personenpassage.

**Baustein 2+ Option Velostation Hirschengraben**

Von Seite Burgergemeinde erfolgt keine Stellungnahme zum Baustein 2+. Die beiden kantonalen Stellen befürworten die Realisierung der Velostation Hirschengraben.

**Baustein 3a Betriebskonzept**

Das Betriebskonzept wird grundsätzlich gestützt, die kantonalen Stellen begrüssen insbesondere die Verbesserungen für den Langsamverkehr. Das OIK II bezweifelt allerdings, dass die geplante Verkehrsreduktion erreicht werden kann, ohne dass eine Verlagerung in die Quartiere stattfindet. Die Burgergemeinde ist der Ansicht, dass die geplanten Massnahmen zu stark auf den Fuss- und Veloverkehr fokussiert sind und der MIV vernachlässigt wird. Zudem erachtet sie das Verkehrsregime rund ums Burgerspital (Bogenshützenstrasse) noch als suboptimal.



---

**Autofreier Bahnhofplatz**

---

Es werden keine expliziten Aussagen zu einem autofreien Bahnhofplatz gemacht.

---

---

**Baustein 3b Umfeld Henkerbrännli**

---

Lediglich die beiden kantonalen Ämter äussern sich zu den Verkehrsmassnahmen im Umfeld Henkerbrännli/Bollwerk. Das AÖV unterstützt die Massnahmen vollumfänglich. Das OIK II stützt die Massnahmen ebenfalls, weist aber auf das Rückstaurisiko in die Tiefenastrasse hin.

---

---

**ÖV-Betreiber und Werke****14-17**

Seitens der öV-Betreiber und Werke haben sich BERNMOBIL, der Regionalverkehr Bern Solothurn (RBS), die SBB Infrastruktur AG sowie Energie Wasser Bern (ewb) an der Mitwirkung beteiligt. Alle Eingaben erfolgten in Form von Stellungnahmen, ewb beantwortete zusätzlich den Fragebogen. Das Projekt ZBBS wird von allen grundsätzlich begrüsst.

---

---

**Baustein 1 Umfeld Bubenbergplatz + Laupenstrasse**

---

Alle Eingebenden – Bernmobil, RBS, SBB Infrastruktur und ewb – sprechen sich für die geplanten Massnahmen im Umfeld Bubenbergplatz und Laupenstrasse aus. Dabei weisen sie auch auf die zwingende Koordination möglicher Schnittstellen hin. Bernmobil erachtet die Veloverkehrung des Bubenbergplatzes als problematisch.

---

---

**Baustein 2 Passage Hirschengraben**

---

SBB Infrastruktur äussert sich nicht explizit zum Baustein 2, Bernmobil, RBS und ewb begrüssen und unterstützen sowohl den Bau einer Personenpassage als auch die Umgestaltung des Hirschengrabens: Ersteres sei aus verkehrlichen Gründen zwingend, letzteres führe zu besseren Platzverhältnissen.

---

---

**Baustein 2+ Option Velostation Hirschengraben**

---

SBB Infrastruktur äussert sich nicht explizit zum Baustein 2+, Bernmobil, RBS und ewb würden eine Velostation Hirschengraben ausdrücklich begrüssen.

---

---

**Baustein 3a Betriebskonzept**

---

Zum Betriebskonzept werden seitens öV-Betreiber und ewb keine Bemerkungen gemacht. Lediglich der Koordinationsbedarf zu den SBB-Projekten wird von der SBB Infrastruktur AG erwähnt.

---

---

**Autofreier Bahnhofplatz**

---

Zum autofreien Bahnhofplatz werden keine expliziten Stellungnahmen eingereicht. ewb unterstützt diese Option im Fragebogen.

---

---

**Baustein 3b Umfeld Henkerbrännli**

Zu diesem Baustein wird seitens der Eingebenden lediglich auf die Schnittstellen und den Koordinationsbedarf hingewiesen. Die Massnahmen werden jedoch begrüsst.

**Baustein 4 Umfeld Zugang Länggasse und Schanzenstrasse Nord**

Einzig SBB Infrastruktur und ewb äussern sich zum Baustein 4, jedoch auch hier lediglich zu Schnittstellen zu den Verkehrsmassnahmen.

**Quartierkommissionen****18-20**

Seitens der Quartierkommissionen haben sich der DIALOG Nordquartier, die Quartierkommission Länggasse Engehalsinsel Bern (QLe) und die Quartiermitwirkung Stadtteil 3 (QM3) an der Mitwirkung beteiligt – alle drei mittels Stellungnahmen, der QM3 zusätzlich via Fragebogen. Das Projekt wird im Grundsatz begrüsst.

**Baustein 1 Umfeld Bubenbergplatz + Laupenstrasse**

QM3 spricht sich via Fragebogen für die geplanten Massnahmen aus. Seitens der übrigen Quartierorganisationen werden keine Eingaben zum Baustein 1 gemacht.

**Baustein 2 Passage Hirschengraben**

Der Dialog Nordquartier äussert sich nicht zum Baustein 2. QLe und QM3 begrüssen den Bau einer Personenpassage, es wird dabei explizit auf die Bedürfnisse älterer Menschen hingewiesen (Rolltreppe).

**Baustein 2+ Option Velostation Hirschengraben**

Eine Velostation Hirschengraben wird von der QM3 als sinnvoll erachtet. Es sei zu prüfen, ob ein Anteil der Veloparkplätze gratis vergeben werden kann. Die beiden anderen Quartierkommissionen äussern sich nicht zur Velostation.

**Baustein 3a Betriebskonzept**

Der Dialog Nordquartier äussert sich nicht zum Betriebskonzept. Die anderen Quartierkommissionen begrüssen die Massnahmen grundsätzlich, insbesondere die Verkehrsreduktion. Einzelne Aspekte des Konzepts werden allerdings infrage gestellt oder kritisiert: Es wird eine zusätzliche Belastung umliegender Strassen und Quartiere befürchtet.

**Autofreier Bahnhofplatz**

QM3 spricht sich via Fragebogen für einen autofreien Bahnhofplatz aus. Die anderen Quartierkommissionen äussern sich nicht dazu.

**Baustein 3b Umfeld Henkerbrännli**

Zum Baustein 3b äussert sich lediglich der Dialog Nordquartier. Die Massnahmen für den Veloverkehr werden begrüsst, jene für den Fussverkehr bemängelt: Aus Sicht des Quartiers haben die Massnahmen für den Fussverkehr noch Potenzial zur Verbesserung. Weiter wird eine Aufwertung der Schützenmatte gefordert – diese wird allerdings nicht im Rahmen des Projekt ZBBS bearbeitet.

**Verbände****21-35**

15 Verbände haben sich mit Stellungnahmen an der Mitwirkung beteiligt: ACS Sektion Bern, Berner Heimatschutz, Behindertenkonferenz Stadt und Region Bern (BRB), Bund Schweizer Architekten, Die Berner Arbeitgeber, Gesellschaft für Stadt- und Landschaftsentwicklung Bern, Handels- und Industrieverein des Kantons Bern (HIV; Sektion Bern), Hausverein Schweiz, Hauseigentümergebund Schweiz (HEV), KMU Stadt Bern, Präsident/innenkonferenz bernischer Bauplanungsfachverbände (PKBB), Pro Velo, TCS Bern-Mittelland, VCS Regionalgruppe Bern, Vortritt Fussgänger. Zusätzlich haben BRB, Gesellschaft für Stadt- und Landschaftsentwicklung Bern, Hausverein Schweiz, Pro Velo, TCS, VCS und Vortritt Fussgänger den Fragebogen ausgefüllt.

8 der 15 Eingebenden (HEV, KMU, HIV, PKBB, Berner Heimatschutz, Die Berner Arbeitgeber, TCS Bern-Mittelland, Bund Schweizer Architekten) haben ihren Rückmeldungen zu den einzelnen Bausteinen den Kommentar beigefügt, dass aus ihrer Sicht ein Gesamtkonzept und eine Gesamtbetrachtung über den gesamten Raum fehlten, vor allem in gestalterischer, verkehrstechnischer und städtebaulicher Hinsicht, wobei HEV, HIV, KMU und Berner Arbeitgeber identische Eingaben gemacht haben.

**Baustein 1 Umfeld Bubenbergrplatz + Laupenstrasse**

8 Verbände äussern sich via Eingaben oder Fragebogen zu den geplanten Massnahmen am Bubenbergrplatz. Die BRB, die Gesellschaft für Stadt- und Landschaftsentwicklung Bern, Pro Velo und VCS begrüssen die Pläne. TCS, HEV, HIV, KMU, Berner Arbeitgeber und der Bund Schweizer Architekten äussern sich kritisch zum geänderten Verkehrsregime für den MIV (insbesondere die Abbiegeverbote). Die Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr werden von den Eingebenden grundsätzlich begrüsst, wobei Pro Velo bereits sehr detaillierte Verbesserungsvorschläge und Forderungen, vor allem zum Veloverkehr, formuliert.

**Baustein 2 Passage Hirschengraben**

Mit Ausnahme des Bunds Schweizer Architekten und der Gesellschaft für Stadt- und Landschaftsentwicklung Bern äussern sich alle mitwirkenden Verbände zum Baustein 2. Während der Berner Heimatschutz und die PKBB einzig zur Umgestaltung des Hirschengrabens Stellung nehmen (und diese kritisch kommentieren), werden die Pläne für eine neue Personenpassage von allen sich hierzu äussernden Verbänden ausdrücklich begrüsst: Eine solche Verbindung sei angesichts der steigenden Passantenzahlen notwendig. Der VCS bedauert, «dass die ÖV- und Veloführung im Hirschengraben und Bahnhofbereich nicht grundsätzlich neu gedacht wurde», die BRB begrüsst die Pläne, bemängelt aber den Standort des Lifts. HEV, HIV, KMU und Berner Arbeitgeber regen in ihrer gemeinsamen Stellungnahme ebenso wie der TCS an,

dafür zu sorgen, dass Fussgängerinnen und Fussgänger eher die unter- als die oberirdische Querungsmöglichkeit nutzen.

### **Baustein 2+ Option Velostation Hirschengraben**

14 Verbände nehmen zum Baustein 2+ Stellung – mit Ausnahme des Bundes Schweizer Architekten. Das Projekt, unter dem Hirschengraben eine Velostation einzurichten, wird von der Behindertenkonferenz Stadt und Region Bern, dem Hausverein, Pro Velo, Vortritt Fussgänger, ACS und TCS begrüsst – zumal in Verbindung mit der Passage. Auch HEV, HIV, KMU und Berner Arbeitgeber (gemeinsame Eingabe) unterstützen das Vorhaben, sofern die Station wirtschaftlich betrieben werden kann (keine Gratis-Parkplätze). Der VCS stimmt einer Velostation Hirschengraben zu, wenn es keine Alternativen gibt. Verworfen wird das Projekt vom Berner Heimatschutz, der PKBB und der Gesellschaft für Stadt- und Landschaftsentwicklung Bern (letztere lehnt auch die Umgestaltung des Hirschengrabens ab): Das Vorhaben sei eine schwere Beeinträchtigung für die archäologisch sensible Umgebung. Mehrere Verbände (ACS, Vortritt Fussgänger, Gesellschaft für Stadt- und Landschaftsentwicklung Bern) fordern explizit, dass die oberirdisch abgestellten Velos im Hirschengraben verschwinden. Pro Velo fordert für die Velostation eine Unterquerung der Bundesgasse und 24-Stunden-Gratisparkplätze.

### **Baustein 3a Betriebskonzept**

Mit Ausnahme des Berner Heimatschutzes und der PKBB nehmen alle Verbände zum Betriebskonzept Stellung. BRB, Pro Velo, VCS, der Hausverein und die Gesellschaft für Stadt- und Landschaftsentwicklung Bern heissen die geplanten Massnahmen gut. HEV, KMU, HIV, Berner Arbeitgeber, TCS und der Bund Schweizer Architekten sind, wie eingangs bereits erwähnt, der Ansicht, dass ein Gesamtkonzept und eine Gesamtbetrachtung über den gesamten Raum fehlten. Sie erachten das Konzept als zu wenig ausgereift und befürchten – wie auch Vortritt Fussverkehr – zusätzlichen Suchverkehr und eine Mehrbelastung der Quartiere.

### **Autofreier Bahnhofplatz**

PKBB, Berner Heimatschutz und Gesellschaft für Stadt- und Landschaftsentwicklung Bern äussern sich nicht zu dieser Frage, die anderen Verbände schon. BRB, Pro Velo, VCS, Hausverein Schweiz und der Bund Schweizer Architekten begrüssen die Idee eines MIV-freien Bahnhofplatzes – Letzterer fordert gar einen gänzlich verkehrsfreien Bahnhofplatz. ACS, TCS, HIV, KMU, HEV, die Berner Arbeitgeber und Vortritt Fussgänger verweisen auf die Volksabstimmung von 2009 und lehnen das Ansinnen als «Schikane» ab.

### **Baustein 3b Umfeld Henkerbrännli**

Zum Baustein 3b lassen sich – via Eingabe oder Fragebogen – sieben Verbände verlauten: BRB, Pro Velo, VCS und der Hausverein Schweiz heissen die Pläne ausdrücklich gut. ACS und TCS lehnen die Verkehrsführung als «nicht zielführend» ab und kritisieren insbesondere die Fahrbahnabsenkung. Vortritt Fussgänger erachtet die Massnahmen als zu wenig auf den Fussverkehr ausgerichtet. Hausverein und VCS würden es begrüssen, wenn die Schützenmatte mit geeigneten Massnahmen näher an die Innenstadt angebunden werden könnte.

**Interessengruppen/Vereine**

36-42

Sieben Interessengruppen und Vereine haben sich an der Mitwirkung beteiligt: Bern bleibt grün, Heit Sorg zu Bärn (HSzB), IG Taxi der Stadt Bern, Läbige Stadt, Neustadt Bern, Verein BollWerkStadt und Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt, Kerngruppe (VWI).

**Baustein 1 Umfeld Bubenbergplatz + Laupenstrasse**

Positiv zu den geplanten Massnahmen am Bubenbergplatz äussern sich «Läbige Stadt» und «Neustadt Bern». Die IG Taxi heisst sie gut, sofern Taxis zum öV gerechnet werden (und nicht zum MIV), «Heit Sorg zu Bärn» lehnt das Linksabbiegeverbot von der Laupenstrasse zur Schanzenbrücke ab, und Bern bleibt grün möchte Züge und Autos generell in den Untergund verbannen.

**Baustein 2 Passage Hirschengraben**

IG Taxi, Neustadt Bern, Hausverein, Vortritt Fussgänger und «Läbige Stadt» begrüssen den Bau der Passage, wobei zum Teil auf die schon heute «prekären» Verhältnisse hingewiesen wird. «Heit Sorg zu Bärn» steht den Plänen für eine Passage zwar ebenfalls nicht negativ gegenüber, plädiert aber für mehr oberirdische statt unterirdische Fussgängerquerungen und lehnt zudem – wie «Bern bleibt grün» auch – die Umgestaltung des Hirschengrabens, insbesondere den Ersatz der alten Bäume, ab. «Läbige Stadt» fordert einen unversiegelten Boden im Hirschengraben.

**Baustein 2+ Option Velostation Hirschengraben**

IG Taxi, Vortritt Fussgänger, Neustadt Bern und «Läbige Stadt» stehen einer Velostation unter dem Hirschengraben positiv gegenüber – insbesondere, wenn im fraglichen Perimeter kein alternativer Standort gefunden werden kann. «Bern bleibt Grün» verbindet die Umgestaltung der Parkanlage (irrtümlicherweise) mit der Realisierung der Velostation und lehnt diese deshalb ab.

**Baustein 3a Betriebskonzept**

Alle sieben Interessengruppen und Vereine äussern sich zum Betriebskonzept, wobei zwei Eingaben (Neustadt Bern und Verein BollWerkStadt) identisch sind. Von ihnen äussert sich einzig die VWI-Kerngruppe negativ zu den geplanten Verkehrsmassnahmen.

**Autofreier Bahnhofplatz**

Fünf Interessengruppen und Vereine, nämlich «Bern bleibt grün», «Läbige Stadt», Neustadt Bern, BollWerkStadt und – unter der Bedingung, dass Taxis unter öV subsumiert werden – die IG Taxi Stadt Bern sprechen sich für einen autofreien Bahnhofplatz aus. «Läbige Stadt» weist darauf hin, dass die Sperrung des Platzes anlässlich der Sanierung 2008/2009 nicht zum Verkehrskollaps geführt habe. «Heit Sorg zu Bärn» will sichergestellt haben, dass das Gewerbe den Bahnhofplatz weiterhin passieren kann, und der Verein Vortritt Fussgänger lehnt die Pläne mit Verweis auf die Volksabstimmung von 2009 ab.

**Baustein 3b Umfeld Henkerbrännli**

«Läbigi Stadt», Neustadt Bern und BollWerkStadt begrüßen die Pläne im Grundsatz, auch die IG Taxi signalisiert in den Fragebogenantworten tendenziell Zustimmung. Neustadt Bern und BollWerkStadt, die gleichlautende Eingaben gemacht haben, fordern weitere Massnahmen zur Reduktion des MIV und eine Aufwertung der Schützenmatte. «Bern bleibt grün» äussert sich nicht konkret zu den Plänen, warnt aber vor Baumrodungen, Vortritt Fussgänger lehnt die Massnahmen als zu wenig fussgängerfreundlich ab.

**Grundeigentümer / Liegenschaftsbesitzer im Projektperimeter 43-54****Baustein 1\_Laupenstrasse**

**AG Bubenberghaus 43**

**Swiss Prime Site Immobilien AG 52**

**UC Buchschacher 53**

**PSP Real Estate AG 50**

Die Liegenschaftsbesitzer an der Laupenstrasse nehmen mehrheitlich zu den geplanten Massnahmen in ihrem Strassenbereich Stellung und sind weitgehend gegen die Rodung der Bäume vor den Liegenschaften, die aufgrund der Haltestellenverschiebung (Bus BERNMOBIL) notwendig werden. Sie bitten deshalb darum, die Bäume zu erhalten. Weiter wird darauf hingewiesen, dass die Zugänglichkeit zu den Liegenschaften auch während der Bauphase zu jeder Zeit gewährleistet werden muss.

Grundsätzlich werden die geplanten Anpassungen bei der Verkehrs- und Fussgängerführung sowie die Erneuerungen der Schmutzwasserleitungen begrüsst. Weiter ist die Beanspruchung des privaten Raums durch die Stadt Bern mit den Grundeigentümern zu klären.

**Baustein 1\_Bubenbergplatz**

**Hotel-Restaurant-Theater NATIONAL 48**

**Kibag Personalstiftung 49**

**Dr. Meyer Immobilien AG 45**

Im Grundsatz werden die geplanten Massnahmen, insbesondere die geplante Verkehrsberuhigung in diesem Perimeter, begrüsst. Auch von diesen Eigentümern wird auf die Wichtigkeit der Anlieferung beim Bubenbergzentrum und im Bereich Hirschengraben hingewiesen. Der Passage und der Umgestaltung des Hirschengrabens stehen die Eingebenden positiv bzw. neutral gegenüber. Die Velostation wird neutral bewertet. Auf den Erhalt des Widmann-Brunnens, die Wichtigkeit der Bäume für den Raum und das Stadtklima sowie die grundsätzlich eher ungenügende Auslastung der bereits bestehenden Velostationen wird hingewiesen.

<b>Firmen/Unternehmungen</b>	<b>55-61</b>
Da sich die Firmen/Unternehmungen explizit zu den sie betreffenden Massnahmen äussern, wird diese Gruppe zugunsten einer besseren Übersicht nach Perimeter bzw. thematisch dargestellt.	
<b>Baustein 1, 4 + Betriebskonzept</b>	
<b>Parkleitsystem Bern AG - Bern Parking</b>	<b>58</b>
<b>Bern City West</b>	<b>57</b>
<b>Bahnhof Parking AG</b>	<b>55</b>
Die Parking-Betreiber sind der Auffassung, dass zusätzliche Massnahmen zur Reduktion des Ziel- und Quellverkehrs aus wirtschaftlicher Sicht für die Stadt Bern, v.a. für den Wirtschaftsstandort Bern und dessen KMU, und somit insbesondere für die Parkhäuser kontraproduktiv sind und zu massiven finanziellen Einbussen führen.	
Die nicht mehr zur Verfügung stehenden Abbiegebeziehungen in der Laupenstrasse bzw. vom Bubenbergplatz in Richtung Schanzenstrasse werden kritisch kommentiert.	
Ein autofreier Bahnhofplatz wird abgelehnt. Die Bevölkerung habe diese Idee bereits 2009 abgelehnt. Dies sei zu respektieren.	
Die Massnahmen in der Länggasse werden akzeptiert, sofern sie nicht einseitig zu Lasten des MIV gehen.	
<b>Baustein 1 und 2 / 2+</b>	
<b>Bahnhof Parking AG</b>	<b>55</b>
<b>Dr. med. dent. T.M. Meier</b>	<b>59</b>
<b>Bären Taxi</b>	<b>56</b>
Die nicht mehr zur Verfügung stehenden Abbiegebeziehungen in der Laupenstrasse bzw. vom Bubenbergplatz in Richtung Schanzenstrasse werden kritisch betrachtet.	
Die Passage wird begrüsst, die Velostation wird als zu teuer erachtet, und deren Nutzen wird infrage gestellt. Die Velosituation im Raum Hirschengraben sei jedoch zu verbessern. Ein autofreier Bahnhofplatz wird abgelehnt.	
<b>Baustein 3b Umfeld Henkerbrännli + autofreier Bahnhofplatz</b>	
<b>Restaurant O'bolles KLG Bollwerk</b>	<b>61</b>
<b>Kapitel Bollwerk, Crêperie La Chouette</b>	<b>60</b>
Die Anpassungen im Henkerbrännli werden grundsätzlich begrüsst. Eine gesamtheitliche Betrachtung und Aufwertung der Schützenmatte werden gefordert.	
Diese Geschäfte sprechen sich für einen autofreien Bahnhofplatz mit entsprechenden flankierenden Massnahmen aus. Die Massnahmen in der Länggasse werden begrüsst.	

**Privatpersonen, wohnhaft in Bern**

62-92

Von den 45 Eingaben seitens Privat- bzw. Einzelpersonen wohnen 31 Personen in der Stadt Bern und 14 ausserhalb von Bern. Zusammengefasst können folgende grundsätzliche Haltungen von den Einzelpersonen wohnhaft in Bern festgehalten werden:

**Baustein 1 Umfeld Bubenbergplatz + Laupenstrasse**

Zwei Personen haben sich zum Baustein 1 geäussert. Sie äussern sich weder positiv noch negativ zu den geplanten Massnahmen, machen jedoch konkrete Verbesserungs- oder Änderungsvorschläge.

**Baustein 2 Passage Hirschengraben**

Die Personenpassage wird mit 24 zu 7 Stimmen klar begrüsst. Nur wenige stellen diese aufgrund der Kosten, oder der Umgestaltung der Parkanlage infrage oder sind sich dem Nutzen der Passage nicht gewiss.

**Baustein 2+ Option Velostation Hirschengraben**

30 Personen haben die Frage zur Velostation im Fragebogen ausgefüllt, 20 haben noch eine Bemerkung zum Baustein 2+ eingegeben. 17 Personen befürworten die Velostation im Hirschengraben und 13 lehnen diese ab.

Die Befürworter begrüssen das Angebot an Veloabstellplätzen in der Nähe des Bahnhofs und damit verbunden die «Befreiung» der Oberfläche des Hirschengrabens von Velos. Sie erachten es als sinnvoll, dass eine unterirdische Velostation gebaut werden soll. Einige äussern jedoch Bedenken hinsichtlich der schützenswerten Archäologie und Denkmäler, wobei andere die Sichtbarmachung der Grabenmauer als Chance sehen.

Die Gegner der Velostation erachten diese vor allem als zu grossen Eingriff in die schützenswerte Parkanlage im UNESCO-Perimeter. Die historische Anlage mit ihren gestandenen Bäumen und Denkmälern soll zwingend erhalten bleiben. Wobei auch einige die Velostation beim Hirschengraben akzeptieren könnten, sofern keine Alternativen bestehen, die Archäologie geschützt wird und der Umgang mit den Denkmälern geklärt werden kann.

**Baustein 3a Betriebskonzept**

30 Eingaben wurden zum Betriebskonzept gemacht; 21 Personen begrüssen die flankierenden Massnahmen in der Länggasse sowie das Grundprinzip zur Halbierung des Verkehrs auf dem Bahnhofplatz / Bubenbergplatz. Drei haben keine Angaben zu den Fragen zum Betriebskonzept gemacht. Die Gegner stehen der geplanten Umleitung des Verkehrs kritisch gegenüber und befürchten eine starke Verlagerung auf die Quartiere. Weiter werden einige Umleitungsrouten als ohnehin schon überlastet bzw. an ihre Kapazitätsgrenze reichend angesehen. Die in Kauf zu nehmenden Umwege für Autofahrende werden nicht wohlwollend aufgenommen und von einigen als Diskriminierung des MIV angesehen.

Einem autofreien Bahnhofplatz stehen ebenfalls 21 positiv gegenüber, 1 Enthaltung, 9 sind dagegen.



**Baustein 3b Umfeld Henkerbrännli**

26 Einzelpersonen haben den Fragebogen zum Baustein 3b ausgefüllt. Fünf haben keine Antwort zu diesen Fragen abgegeben. Die neue Veloführung und die Massnahmen für den ÖV werden sehr positiv bewertet, wobei noch Verbesserungspotenzial hinsichtlich der Gestaltung Schützenmatte und dem Umgang mit den Bäumen gesehen wird.

**Privatpersonen, wohnhaft ausserhalb von Bern****93-106**

Von den 45 Eingaben seitens Privat- bzw. Einzelpersonen wohnen 31 Personen in der Stadt Bern und 14 ausserhalb von Bern. Zusammengefasst können folgende grundsätzliche Haltungen von den Einzelpersonen wohnhaft ausserhalb von Bern festgehalten werden:

**Baustein 1 Umfeld Bubenbergrplatz + Laupenstrasse**

Acht Personen begrüssen die Massnahmen zum Baustein 1+4, sechs Personen äussern sich kritisch bzw. lehnen diese ab und äussern sich vor allem zum Veloverkehrsregime negativ.

**Baustein 2 Passage**

Die Passage wird mit 13 gegen eine Stimme begrüsst.

**Baustein 2+ Option Velostation Hirschengraben**

Elf Personen möchten den Hirschengraben von Velos befreien, jedoch nur 7 von den 14 Mitwirkenden würden die Velostation im Hirschengraben begrüssen. Kritisiert wird hauptsächlich das Fällen der Bäume.

**Baustein 3a Betriebskonzept**

Das Betriebskonzept wird zu gleichen Teilen befürwortet und abgelehnt. Einige Kritiker empfinden, dass der MIV diskriminiert wird und die Massnahmen zu einseitig für den Langsamverkehr konzipiert wurden. Von den positiven Stimmen wird ein autofreier Bahnhofplatz befürwortet.

**Autofreier Bahnhofplatz**

Der Grossteil der Befürwortet des Betriebskonzepts begrüssen auch einen autofreien Bahnhofplatz.

**Baustein 3b Umfeld Henkerbrännli**

Die Massnahmen im Umfeld Henkerbrännli werden von acht Personen begrüsst und von sechs abgelehnt.

## 6 Zusammenfassendes Fazit aus der Mitwirkung

### Fazit

Grundsätzliche Projektanpassungen sind aufgrund der Mitwirkungsergebnisse nicht erforderlich. Die offenen Fragestellungen aus der Mitwirkung wurden im Rahmen des Bauprojekts weiterbearbeitet, bei spezifischen offenen Punkten wurden die Interessengruppen in den Entwicklungsprozess einbezogen. Anpassungen im Sinn der Eingaben der Mitwirkenden werden im Rahmen der Projektierung primär beim Verkehrsregime der Bogenschützenstrasse sowie beim Konzept für den Schutz des Länggassquartiers geprüft. Weiter wurden bereits Modifikationen im Sinn der Velofahrenden vorgenommen, und das Verfahren zur Gestaltung des Hirschengrabens (inkl. Prüfung von Varianten für die Pflasterung) wurde weitergeführt.

Nachfolgend werden pro Baustein die wichtigsten Rückmeldungen aus der Mitwirkung zusammengefasst, aus Sicht der federführenden Direktion TVS beurteilt und die getroffenen Massnahmen als Folge der Mitwirkung erläutert.

### 6.1. Baustein 1: Umfeld Bubenbergplatz

Die grössten Anpassungen im Verkehrsregime erfolgen im Bereich Bubenbergplatz. Im Grundsatz werden diese Massnahmen von den Mitwirkenden positiv bewertet. Folgende Punkte werden primär von Wirtschaftsverbänden, Betreibern von Parkhäusern und Autofahrenden kritisiert:

- Abbiegeverbot von der Laupenstrasse in die Schanzenstrasse und vom Bubenbergplatz in die Schanzenstrasse, weil längere Wege befürchtet werden.
- Behinderung des Wirtschaftsverkehrs in der Bogenschützenstrasse durch das neue Verkehrsregime.

Eine Halbierung des MIV im Raum Bubenbergplatz/Bahnhofplatz wird mehrheitlich begrüsst, kritisiert werden primär folgende Punkte:

- Machbarkeit der Umsetzung wird bezweifelt
- Verschlechterung der Verkehrssituation in den Quartieren durch die Verlagerung/Umleitung des Verkehrs.

#### *Stellungnahme der Direktion Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün*

Die Verkehrsmassnahmen ZBBS reagieren hauptsächlich auf die neue Situation mit der Bahnhofentwicklung und dem neuen Zugang Bubenberg. Das Zusammenwirken zwischen Bahn und städtischem ÖV wird mit den geplanten Massnahmen massgebend verbessert, vor allem in Bezug auf den ÖV-Knoten Hirschengraben. Das Betriebskonzept (Baustein 3a) zeigt auf, wie die sehr knappe Verkehrsfläche optimal genutzt werden kann, indem die Verkehrsmittel entsprechend ihrer Flächeneffizienz priorisiert werden. Um die erwartete Zunahme im ÖV und insbesondere die Zunahme der Ein- und Aussteigenden im Bereich Bubenbergplatz/Hirschgraben ohne Störung des Gesamtverkehrs bewältigen zu können, ist – zusätzlich zur Passage – eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf dem Bubenbergplatz zwingend erforderlich. Massnahmen wie die neue Personenunterführung und die Reduktion der Abbiegebeziehungen dienen dazu, die Kapazität in diesem Raum zu erhöhen und damit allen Verkehrsarten mehr Platz und Zeit zu verschaffen.

### *Massnahmen als Folge der Mitwirkung*

Das Verkehrsregime im Bereich des Knotens Bubenberg und in der Bogenschützenstrasse wurde noch einmal im Detail geprüft. Für das Verkehrsregime in der Bogenschützenstrasse liegt eine Lösung vor, welche eine zusätzliche Option für die Erschliessung der Liegenschaften bieten wird. Mit den direktbetroffenen Post AG, Genossenschaft Migros Aare, Miteigentümergeinschaft Bubenbergzentrum 8 sowie mit der Burgergemeinde Bern wurden Gespräche geführt, eine Lösungsfindung zeichnet sich ab.

Aufgrund des Abbiegeverbots am Bubenbergknoten wurden zusätzliche Erhebungen zum Verkehrsaufkommen durchgeführt, insbesondere auch bei der Zufahrt zum Bahnhofparking. Das Fazit lautet, dass die Zufahrt zu den Parkings bei dieser Abbiegebeziehung eher untergeordnet ist und alternative Routen ohne grössere Umwege zur Verfügung stehen. Eine weitere Öffnung der Abbiegebeziehung bei Bubenbergknoten würde zu wesentlichen Einschränkungen beim ÖV führen. Die Resultate aus den Erhebungen wurden der Grosse Schanze AG (GSAG) und der Vertretung der Parkleitsystem Bern AG entsprechend vorgestellt.

## **6.2. Baustein 2: Passage Hirschengraben und Umgestaltung Hirschengraben**

Die Notwendigkeit der Passage vom neuen Zugang Bubenberg der SBB in den Hirschengraben wird mehrheitlich erkannt und begrüsst. Primär wird folgender Punkt kritisiert:

- Die schützenswerte/inventarisierte Parkanlage Hirschengraben wird nicht im heutigen Zustand erhalten. Grosse, erhaltenswerte Bäume, welche wichtig sind für das Stadtklima, werden gefällt und durch kleinere Bäume ersetzt. Das Denkmal wird in die Mitte der Parkanlage verschoben.

### *Stellungnahme der Direktion Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün*

Angesichts der neuen Anforderungen, welche der Hirschengraben zukünftig erfüllen muss, sind gewisse Anpassungen unabdingbar – dies aufgrund der neuen Personenpassage und der damit zusammenhängenden Verschiebung des Bubenbergdenkmals in die Mitte des Hirschengrabens. Aufgrund der zu erwartenden Fussgängerströme ist zum Beispiel ein Mergelbelag nicht mehr die geeignete Materialisierung. Sowohl für Passantinnen und Passanten als auch für den Betrieb und Unterhalt muss zumindest für einen Teil der Hirschengraben-Anlage ein anderer Belag gefunden werden. Alte, grosse Bäume weisen gegenüber neuen, noch kleinen und weniger dichten Bäumen eine erhöhte Qualität sowohl in klimatischer und ökologischer als auch in räumlich-ästhetischer Hinsicht auf. Die heutigen Bäume – welche teilweise nur noch beschränkt vital sind – müssen jedoch aufgrund der Verschiebung des Denkmals ersetzt werden. Im Rahmen des weiteren Planungsprozesses wird darauf geachtet, dass möglichst gute Standortbedingungen für die Bäume geschaffen werden. Für die neugepflanzten Bäume werden standortgerechte Bedingungen für einen möglichst zusammenhängenden Wurzelraum geschaffen, damit diese ohne Einschränkungen gedeihen können. Aufgrund der veränderten Klimabedingungen, des Schädlingsbefalls und der Einflüsse der Bewirtschaftung des Stadtraums ist die heute im Hirschengraben gepflanzte Rosskastanie nicht mehr die ideale Baumart für diesen Standort. Daher wird die Rosskastanie durch eine andere Baumart ersetzt. Die Bäume müssen aufgrund der oben genannten Bedingungen in den nächsten 25 bis 50 Jahren ohnehin ersetzt werden.

### *Massnahmen als Folge der Mitwirkung*

Die Gestaltung des Hirschengrabens inkl. Materialisierung wurde im Rahmen des Bauprojekts weiterbearbeitet, die Baumart wurde eingegrenzt, die Baumgruben wurden festgelegt. Weiter wurde ein Standort für den Lift aus der Passage festgelegt und die Detailgestaltung angegangen.

### 6.3. Baustein 2+: Option Velostation im Hirschengraben

Die Schaffung neuer Veloabstellplätze im Raum Bahnhof Süd-West und die Befreiung des Hirschengrabens von den heute abgestellten Velos wird grundsätzlich begrüsst. Folgende Punkte werden primär kritisiert:

- Die Velostation im Hirschengraben ist ein zu grosser und zu teurer Eingriff in das historische Ensemble, es soll ein anderer Standort gesucht werden. Der Standort wird aber mehrheitlich akzeptiert, wenn keine gleichwertige Alternative besteht und gute Lösungen hinsichtlich des Schutzes der archäologischen Überreste gefunden werden.
- Die vermuteten archäologischen Elemente, die Parkanlage mit den Bäumen als Aufenthaltsort und das Widmann-Denkmal sollen geschützt werden.

#### *Stellungnahme der Direktion Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün*

Zunächst ist festzustellen, dass die Umgestaltung der Parkanlage nicht der geplanten Velostation zuzuschreiben ist. Die Umgestaltung ist durch den Aufgang der neuen Personenpassage und die Verschiebung des Denkmals und nicht durch die Velostation bedingt.

Für das Veloabstellangebot im Raum Bahnhof Bern wurden im Auftrag des Stadtrats auch alternative Standorte zum Hirschengraben evaluiert. Es wurde dazu eine Strategie Veloabstellplätze im Bahnhofumfeld mit einem Gesamtkonzept, einer Auslegeordnung zu den Ausbauoptionen und einem Umsetzungsprogramm 2030 erarbeitet. Der Gemeinderat hat die Strategie Veloabstellplätze im Bahnhofumfeld am 11. Dezember 2019 zur Kenntnis genommen. Sie erbringt den Nachweis, dass es für die Velostation Hirschengraben keine zweckmässige Alternative gibt.

Es ist nochmals festzuhalten, dass die Parkanlage Hirschengraben nicht als Folge der unterirdischen Velostation umgestaltet würde, sondern dass die Umgestaltung durch den neuen Aufgang und die Verschiebung des Denkmals bedingt ist.

#### *Massnahmen als Folge der Mitwirkung*

Der Gemeinderat hat gestützt auf die vorliegende Strategie Veloabstellplätze im Bahnhofumfeld und in Kenntnis der Mitwirkungsergebnisse entschieden, das Projekt Velostation Hirschengraben weiter zu bearbeiten und dem Stadtrat einen Projektierungskredit zu beantragen, damit das Bauprojekt erarbeitet werden kann.

Auf die Velostation Hirschengraben wird im nun zu verabschiedenden Vorprüfungs-dossier der Verkehrsmassnahmen ZBBS zwar hingewiesen; sie kann jedoch aufgrund des Bearbeitungsstands (erst Vorprojekt vorliegend) und der noch nicht bereinigten Differenzen mit dem Bundesamt für Kultur (BAK) bzw. der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege (EKD) nicht in das Vorprüfungs-Dossier zu den Verkehrsmassnahmen integriert werden. Es ist deshalb vorgesehen, für die Velostation später ein separates Bewilligungsverfahren durchzuführen.

### 6.4. Baustein 3a: Betriebskonzept

Das Konzept für den Schutz der Quartiere wird begrüsst. Eine Umlagerung des Verkehrs darf aber nicht zum Nachteil anderer Quartiere erfolgen, zudem müssen die Verkehrsströme gut kanalisiert werden. Die grosse Herausforderung stellt die Forderung nach guter Erreichbarkeit der Quartiere und gleichzeitig deren Schutz vor dem Durchgangsverkehr dar.

#### *Stellungnahme der Direktion Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün*

In den vergangenen Jahren hat das Verkehrsaufkommen MIV sowohl gesamtstädtisch wie auch auf dem Bahnhofplatz abgenommen. Daher kann davon ausgegangen werden, dass auch in den

kommenden Jahren das prognostizierte Verkehrswachstum in den Bereichen ÖV und Velo erfolgen wird. Für den MIV bestehen verschiedene Routen für den West-Ost-Verkehr wie die Achse Stadtbachstrasse-Kleine Westtangente oder der Autobahnring. Die vorgesehenen Einschränkungen der Abbiegebeziehungen sind notwendig, damit die betrieblich erforderliche Reduktion der Belastung des Bubenbergnotens erreicht werden kann. Zur Überprüfung der Verkehrsverlagerungen nach der Umsetzung wird ein Monitoring durchgeführt. Somit ist sichergestellt, dass bei Eintreffen von unerwarteten Verkehrsverlagerungen reagiert werden kann.

#### *Massnahmen als Folge der Mitwirkung*

Im Rahmen des Bauprojekts wurden zusätzliche Erhebungen zum Wirtschaftsverkehr gemacht. Die entsprechenden Resultate sind in das überarbeitete Betriebskonzept eingeflossen. Weiter wurden die Vorschläge der Quartierkommission QLE für die flankierenden Massnahmen im Detail geprüft, sie wurden im Dezember 2019 mit dem QLE diskutiert. Es sind geringfügige Anpassungen geplant, welche aber nur einen marginalen Einfluss auf das Konzept haben.

#### **Autofreier Bahnhofplatz**

Der autofreie Bahnhofplatz ist nicht Bestandteil der Verkehrsmassnahmen ZBBS. Das Vorhaben wird in der Mitwirkung sehr kontrovers beurteilt. Die Befürworter sehen in dieser Massnahme einen wesentlichen Vorteil für die anderen Verkehrsteilnehmenden (insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr) und die Möglichkeit, den Raum auch als städtischen Aufenthaltsraum besser zu gestalten. Die Gegner kritisieren, dass diese Idee trotz der Ablehnung der Vorlage durch das Volk im Jahr 2009 weiterverfolgt wird und dadurch die Erreichbarkeit der Innenstadt nicht mehr gewährleistet wäre. Sie empfinden bereits die vorgesehenen Massnahmen im Betriebskonzept (rund -60%, Aufhebung von Abbiegebeziehungen) als diskriminierend gegenüber dem MIV. Sie fordern eine Sonderregelung für den Wirtschaftsverkehr.

#### *Stellungnahme der Direktion Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün*

Die Prüfung eines autofreien Bahnhofplatzes ist ein separater Auftrag des Stadtrats und erfolgt in einem separaten Projekt. Der Wirtschaftsverkehr soll weiterhin über den Bahnhofplatz fliessen können; die Modalitäten werden im genannten Projekt vertieft betrachtet.

#### *Massnahmen als Folge der Mitwirkung*

Im Rahmen des Projekts Verkehrsmassnahmen ZBBS wurden keine weiteren Massnahmen zu dieser Thematik geprüft. Die Inputs werden im Rahmen des Stadtratauftrags geprüft.

### **6.5. Baustein 3b: Umfeld Henkerbrännli**

Bei den Verkehrsmassnahmen im Bereich Henkerbrännli wurden primär die Fuss- und Veloführung sowie die Schnittstelle zur Schützenmatte thematisiert. Weiter wird die kostenintensive Absenkung der Neubrückstrasse infrage gestellt.

#### *Stellungnahme der Direktion Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün*

Die definitiven Massnahmen zur Nutzung und Gestaltung der Schützenmatte werden in einem separaten Projekt bearbeitet und erst nach den Verkehrsmassnahmen umgesetzt. Daher wird es notwendig sein, möglichst aufwärtskompatible Schnittstellenlösungen zu finden. Die Absenkung unter der Brücke kann minimiert werden. Die Fuss- und Veloverbindungen wurden im Rahmen des Bauprojekts weiter optimiert.

*Massnahmen als Folge der Mitwirkung*

Für den Fuss- und Veloverkehr hat sich eine Projektoptimierung ergeben. Die Absenkung in der Unterführung wurde korrigiert und mit Bernmobil abgeglichen.

**6.6. Baustein 4: Umfeld Zugang Länggasse und Schanzenstrasse**

Für die Schanzenstrasse sind keine wesentlichen kritischen Punkte aus der Mitwirkung eingegangen. Im Rahmen des Bausteins 4 wurden Eingaben zum Verkehrsregime in der Stadtbachstrasse gemacht.

*Stellungnahme der Direktion Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün*

Die Auswirkungen der Verkehrsumlagerung auf die Stadtbachstrasse werden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfungen untersucht und allfällige Massnahmen definiert.

**6.7. Übergeordnete Stellungnahmen**

Übergeordnet wurde in der Mitwirkung insbesondere durch die Planungsfachverbände kritisiert, dass im Raum Bahnhof kein Gesamtkonzept für den Städtebau und die Gestaltung bestehe und nur stückweise geplant werde.

*Stellungnahme der Direktion Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün*

Die Stadt hat diesen Punkt aufgegriffen und unter Federführung der Präsidialdirektion den Planungsprozess Stadtraum Bahnhof gestartet. Über diesen Prozess soll ein langfristiges Zielbild für den gesamten Raum entworfen werden, in dem Städtebau, Verkehr, Gestaltung und Nutzung aufeinander abgestimmt sind. In einem Workshop-Verfahren wurden erste Szenarien für ein langfristiges Zielbild (Zeithorizont 2035ff) entworfen. Die Kompatibilität der Bausteine ZBBS mit diesen möglichen langfristigen Entwicklungen wurde im Bericht zur ersten Phase des Planungsprozesses bestätigt. Der Gemeinderat hat den Bericht am 11. Dezember 2019 – darunter den Nachweis für die vom Stadtrat geforderte Aufwärtskompatibilität – zur Kenntnis genommen.

*Massnahmen als Folge der Mitwirkung*

Aufgrund der Erkenntnisse aus der Phase 1.1 des Planungsprozesses zum Stadtraum Bahnhof sind keine Anpassungen an den Verkehrsmassnahmen ZBBS erforderlich.

## 7 Anhänge

### 7.1. Schriftliche Stellungnahmen zum Mitwirkungsprojekt

Allgemeine Bemerkungen zu den Verkehrsmassnahmen ZBB der Stadt Bern			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
1	CVP Stadt Bern	Das Gesamtprojekt ZBB ist für Bern das Bau- und Vorzeigeprojekt der Dekade. Es wird die Gestaltung des ganzen Bahnhofareals betreffen und massgeblich die Verkehrsführung beeinflussen. Für die CVP ist klar, dass ein solches Grossprojekt auch ausserordentlich hohe Investitionen mit sich bringt. Sie unterstützt das Gesamtprojekt und hofft, dass es auch als Ganzes angepackt wird und kein Flickenteppich entsteht. Das Grossprojekt ist allerdings nur mehrheitsfähig, wenn es auch vom Gewerbe mitgetragen wird. Der Bahnhofsperrimeter ist fester Bestandteil der Innenstadt und die Innenstadt lebt vom Gewerbe. Wer den Gewerbeverkehr behindert, nimmt der Innenstadt ihre Lebendigkeit.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
3	FDP	Es ist für uns nicht verständlich, dass Immobilien Stadt Bern (ISB) nicht an den Workshops teilgenommen hat; wie ausgeführt wird, aus terminlichen Gründen. Bei einem solch zentralen Projekt ist eine solche Entschuldigung nicht zu hören.	Immobilien Stadt Bern hat weitgehend an den Workshops zum Hirschengraben teilgenommen, konnte aber an einem Workshop nicht teilnehmen.
3	FDP	Es ist in keinem Absatz definiert bzw. erklärt, was unter Wirtschaftsverkehr zu verstehen ist.	Unter Wirtschaftsverkehr werden der Güterverkehr, Service-, Geschäfts- und Dienstleistungsverkehr sowie der Verkehr von Schutz- und Hilfsdiensten und der organisierte Personenverkehr (Taxis, Sharing-Angebote, Tourismus / Cars) verstanden.
3	FDP	Die gesamten vorgesehenen Verkehrsmassnahmen sind nicht ausgeglichen und bevorzugen zu sehr den Langsamverkehr. Die Massnahmen der Stadt richten sich insbesondere gegen den motorisierten Individualverkehr und berücksichtigen das Recht auf freie Verkehrswahl zu	Für den Zustand ZBB wurde ein umfassendes, alle Verkehrsteilnehmenden berücksichtigendes Gesamtverkehrskonzept erarbeitet. Der Treiber der Planung ist die Bewältigung der Anforderungen im unmittelbaren Umfeld Bahn-

Allgemeine Bemerkungen zu den Verkehrsmassnahmen ZBB der Stadt Bern			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		wenig. Zudem untergraben diese Massnahmen die Volksabstimmung "verkehrsfreier Bahnhofplatz" aus dem Jahre 2009. Damals entschied das Volk, dass es keinen verkehrsfreien Bahnhofplatz will. Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass der Bubenbergplatz sowie der Bahnhofplatz zusammen evaluiert werden müssen und entsprechende Massnahmen auf dem einen Platz Auswirkungen auf den anderen Platz haben. [...] Die ganze Vorlage kommt als Bevormundung der Bevölkerung daher; die freie Wahl des Verkehrsmittels wird eingeschränkt resp. mit Schikanen verbunden.	hof, insbesondere mit dem neuen Zugang Bubenberg. Das Ziel ist die stadtverträgliche Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse in Abstimmung mit den vielfältigen weiteren Nutzungsansprüchen an den öffentlichen Stadtraum. Die ZBB-Planung beinhaltet keinen autofreien Bahnhofplatz, sondern beinhaltet die funktional notwendige Reduktion des MIV im Bereich Bubenbergplatz. Der Stadtrat hat den Gemeinderat im April 2018 beauftragt, gleichzeitig mit dem für 2020 geplanten Realisierungskredit ein Konzept zur Umsetzung eines autofreien Bahnhofplatzes vorzulegen. Eine entsprechende Studie ist in Arbeit.
4	GFL Stadt Bern	Im Grundsatz unterstützen wir die Verkehrsmassnahmen und begrüessen die Tatsache, dass der motorisierte Individualverkehr reduziert werden soll. Dabei fordern wir, dass dem Velo- UND dem Fussverkehr mehr Platz eingeräumt wird. Dabei darf, vom Grundsatz her, mehr Veloverkehrsfläche nicht zu Lasten der bestehenden Fussverkehrsflächen geschaffen werden. Die vorliegenden Pläne erachten wir in vielen Details als unsorgfältig. Die vorliegende Planung wird stark durch verkehrliche Aspekte dominiert: Der öffentliche Raum, insbesondere die Fussverkehrsflächen leiden unter der grosszügigen Ausgestaltung von Auto- und Velospuren.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
6	Grünes Bündnis Bern	Nur eine Bemerkung zu diesem Fragebogen: Für Organisationen wäre es praktisch, wenn Sie jeweils ein Worddokument aufschalten würden mit den Fragen. Dieses Dokument würde unsere interne Arbeit erleichtern, da die Antworten einer Organisation immer in Zirkulation gehen müssen. Danke!	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen und bei einer nächsten Mitwirkung geprüft.
7	Grünliberale Partei Stadt (GLP)	Die baulichen Eingriffe für die Verkehrsmassnahmen ZBB gehen teilweise sehr tief. Vor solchen Massnahmen müsste eigentlich ein konsolidiertes Zielbild vorliegen, wie der Stadtraum Bahnhof in mittlerer Zukunft aussehen soll. Die Planungen müssten sich an diesem Zielbild	Die Stadt Bern wird im Rahmen des Verfahrens "Stadtraum Bahnhof" eine Gesamtsicht erarbeiten. Die Resultate des qualitätssichernden Verfahrens Hirschengraben werden in diese Betrachtung aufgenommen, und es wird ein Zielbild für die Zukunft erarbeitet.



Allgemeine Bemerkungen zu den Verkehrsmassnahmen ZBB der Stadt Bern			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		ausrichten und nicht umgekehrt Fakten schaffen für die Erarbeitung dieses Zielbildes. Dieser Prozess läuft momentan verkehrt.	
7	Grünliberale Partei Stadt (GLP)	Der Fokus auf Verkehrsspitzen in der Planung führt immer wieder zur Schaffung von «mehr» Parkplätzen, «mehr» Verkehrsfläche und allgemein zu ineffizientem Infrastrukturausbau. Man stellt sich offenbar kaum die Frage wie neue, moderne und innovative Lösungen wie shared spaces, shared mobility, finanzielle Anreize oder anderweitige Massnahmen eine effizientere Nutzung der Räume und Infrastruktur erreicht werden kann.	Es ist plausibel anzunehmen, dass der öffentliche Verkehr auch in Zukunft eine wichtige Rolle spielen wird. Was im Rahmen des Projekts sichergestellt werden muss, ist eine auch mittel- bis langfristig ausreichende Kapazität für die stadtverträglichen und nachhaltigen Verkehrsarten, also primär Fussverkehr, Veloverkehr und ÖV. Mehr Parkplätze sind nicht vorgesehen. In welche Richtung und mit welcher Geschwindigkeit sich die technologischen/betrieblichen und rechtlichen Randbedingungen (z.B. Road-Pricing) verändern werden, ist nicht bekannt und kann daher nur sehr bedingt in ein Betriebskonzept für das Jahr 2025 einbezogen werden.
7	Grünliberale Partei Stadt (GLP)	Der grundsätzlichen Forderung nach möglichst wenig MIV liegt ja ursprünglich das Bedürfnis nach weniger Lärm, weniger lokalen Abgasen, weniger CO2 Ausstoss und mehr Platz zugrunde. Die Elektromobilität bietet grosse Vorteile für die ersten drei dieser Probleme, trotzdem fristet diese noch ein stiefmütterliches Dasein in der Berner Stadtpolitik. Ihre Chancen sollten ganz allgemein vermehrt eingeräumt und genutzt werden.	Die Frage der Antriebsart von PW ist nicht Thema des Betriebskonzepts ZBB. Die Stadt Bern unterstützt die E-Mobilität mit verschiedenen Mitteln, z.B. mit dem Pilotprojekt für «E-Tankstellen» auf öffentlichen Parkplätzen in den Quartieren.
7	Grünliberale Partei Stadt (GLP)	Generell fällt auf, dass die vorliegende Planung die Strassenverkehrsfläche hoch gewichtet. Der öffentliche Raum, insbesondere die Fussverkehrsflächen leiden unter der grosszügigen Ausgestaltung von Bus, Auto- und Velospuren. In der Detailplanung soll darauf geachtet werden, dass die für den Strassenverkehr genutzte Fläche reduziert wird um Freiraum und Raum für den Fussverkehr zu schaffen.	Bei der Flächenorganisation haben jene Verkehrsarten Priorität, welche die höchste Flächeneffizienz aufweisen. An verschiedenen Stellen wird die Fläche für Fussgängerinnen und Fussgänger zulasten des rollenden Verkehrs erweitert.

Allgemeine Bemerkungen zu den Verkehrsmassnahmen ZBB der Stadt Bern			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
8	Schweizerische Volkspartei der Stadt Bern (SVP)	Das Gesamtpaket „Verkehrsmassnahmen ZBB Stadt Bern“ bringt bloss punktuelle Verbesserungen für Fussgängerinnen und Fussgänger. Für Velofahrende ist das Projekt unattraktiv. Unterirdische Veloabstellplätze lösen das Parkierungsproblem für Fahrräder, Mofas und Kleinmotorräder nicht. Es fehlt ein entsprechender Masterplan. Bezüglich motorisierten Individualverkehrs wird nicht aufgezeigt, wie dieser im gesamten Einzugsgebiet künftig gelöst werden soll. Es werden lediglich Verkehrs- und Durchfahrtsbeschränkungen thematisiert. Ein übergeordnetes Gesamtkonzept für den ÖV fehlt. Dieses müsste in Zusammenarbeit mit der SBB, der RBS und BERNMOBIL erarbeitet werden. Insbesondere die Umsteigebeziehungen erscheinen nicht gelöst.	Die im Rahmen des vorliegenden Projekts vorgesehene/vorgeschlagene Veloparkierung ist das Ergebnis einer Gesamtsicht über die Veloparkierung im Raum Bahnhof Bern. Soweit im Rahmen ZBB Verkehrsbeziehungen des MIV verändert werden, wird dies aufgezeigt, die zukünftigen Routen werden dargestellt. Die Umsteigebeziehungen zwischen SBB, RBS und BERNMOBIL werden im Projekt berücksichtigt.
9	SP Stadt Bern	Der Projektperimeter ist so zu vergrössern, dass er den gesamten Stadt- und Strassenraum rund um den Bahnhof umfasst, damit eine ganzheitliche Planung möglich ist. Dazu gehören namentlich der gesamte Bubenbergplatz, der Bahnhofplatz und das Bollwerk. [...] - Bollwerk (Verbreiterung des Trottoirs, Spurbau MIV stadtauswärts, Entflechtung ÖV und Veloverkehr)- Bahnhofplatz- Bubenbergplatz Ost (Umsetzung SP-Motion: Velonetzlücke beim Bubenbergplatz schliessen)- Belpstrasse (Schaffung eines Trottoirs und von beidseitigen Velostreifen)- Kleine Westtangente (Ertüchtigung und Öffnung für den Veloverkehr)Im gesamten Bahnhofs-Perimeter ist Tempo 30 einzuführen.	Der Lead für die Planungsprojekte innerhalb der Stadt Bern liegt bei den Planungsämtern (Verkehrsplanung / Stadtplanungsamt). Diese erarbeiten aktuell folgende Studien: Prozess Stadtraum Bahnhof, Betriebs-/Gestaltungskonzept Bollwerk. Für die weiteren Projekte bestehen aktuell noch keine Planungen.
9	SP Stadt Bern	Die Verkehrsströme sind möglichst zu entflechten und es ist ausreichend Platz für Fussverkehr, Velos und ÖV zu schaffen — wenn immer möglich auf getrennten und klar zugeordneten Verkehrsflächen. Diese drei Verkehrsträger sind gleichberechtigt zu behandeln und keiner davon ist gegenüber den andern systematisch zu bevorzugen.	Eine Entflechtung erfolgt soweit mit den vorhandenen Randbedingungen möglich. Soweit eine Priorisierung zwischen ÖV, Velofahrenden und FussgängerInnen erforderlich ist, gilt das Kriterium der Flächeneffizienz.

<b>Allgemeine Bemerkungen zu den Verkehrsmassnahmen ZBB der Stadt Bern</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
9	SP Stadt Bern	Die SP Stadt Bern bedauert, dass der (obere) Hirschengraben dadurch noch mehr zu einer reinen Verkehrsdrehscheibe wird und der Funktion als Parkanlage kaum mehr gerecht werden kann. Wir erachten es aber als notwendig, dass die Stadt die Verkehrsanlagen und den öffentlichen Raum so anpasst, dass die zusätzlichen PassantInnenströme bewältigt werden können und stehen den Verkehrsmassnahmen ZBB insgesamt positiv gegenüber.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
10	SP Fraktion Länggasse-Felsenau	Der Projektperimeter sollte das gesamte Bahnhofsumfeld beinhalten und im gesamten Bahnhofs-Perimeter ist Tempo 30 einzuführen.	Der Projektperimeter hat eine "Lücke" zwischen Bubenbergplatz und Schützenmatte. Hier erfolgt eine separate Planung zur Gestaltung des Querschnitts Bollwerk. Der Stadtrat hat dazu bereits beschlossen, dass Tempo 30 Projektbestandteil ist. Wo noch erforderlich, wird die Frage der Geschwindigkeit in der nächsten Projektphase geklärt werden.
11	Amt für Öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern (AÖV)	Es ist von zentraler Bedeutung, dass die städtischen Verkehrsmassnahmen termingerecht umgesetzt werden, so dass der neue Bahnhof (neuer RBS-Bahnhof und neue SBB-Passage mit Zugang Bubenberg) bei seiner Eröffnung funktionieren kann.	Die Zielsetzung des AÖV deckt sich mit der Zielsetzung der Stadt Bern.
12	Bürgergemeinde	Weiter ist nach Prüfung des Dossiers unklar geblieben, ob und falls «4», welcher rechtliche Rahmen der Mitwirkung zugrunde liegt. Es lässt sich den Unterlagen nicht entnehmen, ob sich diese Mitwirkung im Rahmen eines rechtlich klar strukturierten Verfahrens abspielt oder ob der Zweck der Mitwirkung eher aus einer unverbindlichen Pulsföhlung besteht. Einzig im Kurzdossier (Ziff. 2 und 2.2) wird ausgeführt, dass die Mitwirkung gemäss BauG Art. 58 für den "Erlass eines sogenannten Strassenplanes" obligatorisch sei. Ob es sich mit der Mitwirkung in Bezug auf die übrigen Bereiche gleich verhält, wird nicht ausgeführt.	Die Mitwirkung wird im Rahmen des BauG Art. 58 zum Erlass des Strassenplans durchgeführt. Die Baubewilligung wird im Rahmen eines Strassenplanverfahrens erwirkt.

<b>Allgemeine Bemerkungen zu den Verkehrsmassnahmen ZBB der Stadt Bern</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
12	Burgergemeinde	Es ist ferner nicht klar, welchen Plänen Grundeigentümerverbindlichkeit zukommen soll und welchen allenfalls Behördenverbindlichkeit. Hier besteht Klärungsbedarf.	Alle in Überbauungsordnungen enthaltenen Festlegungen sind grundeigentümerverbindlich. Dies bedeutet aber nicht, dass die in den Überbauungsordnungen vorgesehenen Anlagen auch zwingend gleichzeitig realisiert werden müssen. Insbesondere bleibt es möglich, die Veloeinstellhalle später oder gar nicht zu realisieren, obwohl die dafür erforderlichen planerischen Festlegungen in den Überbauungsordnungen enthalten sind.
12	Burgergemeinde	Die Burgergemeinde erkennt und versteht die Notwendigkeit, Neuerungen im Bereich des Bahnhofs zu realisieren und unterstützt dieses Vorhaben.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
14	BERNMOBIL	Das vorliegende Projekt ZBB Verkehrsmassnahmen Stadt ist für die künftig stark zunehmende Anzahl von Pendelnden und damit für den öffentlichen Verkehr (kurz ÖV) absolut zentral. Es ermöglicht sichere und schnelle Umsteigebeziehungen zwischen Fern- und Nahverkehr. Das Projekt ist aus Sicht von BERNMOBIL sehr gut gelungen und unbedingt umzusetzen.	Gemäss Projekt i. O.
14	BERNMOBIL	Die Verkehrsmassnahmen sind bestmöglich aufeinander abgestimmt und bilden gesamthaft eine gute Lösung. Nur mit einer Dosierung des Motorisierten Individual Verkehrs (kurz MIV) kann das Gesamtsystem mit zunehmendem Fuss-, Veloverkehr und öffentlichen Verkehr funktionieren. Am bedeutenden ÖV -Umsteigepunkt Bahnhof Bern sollen Tram- und Buslinien sowie Fuss- und Veloverkehr priorisiert werden können. Mit der Dosierung des MIV werden die bereits heute kritischen Knoten Inselplatz und Henkerbrännli weiterhin stark belastet bleiben und es kann in den Zufahrten zu Rückstausituationen kommen. In diesem Zusammenhang würde es BERNMOBIL auch begrüßen, wenn eine weitere Dosierung des MIV erfolgen könnte, so dass noch mehr	Wird zur Kenntnis genommen

<b>Allgemeine Bemerkungen zu den Verkehrsmassnahmen ZBB der Stadt Bern</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
		Spielräume für den ÖV sowie den Fuss- und Veloverkehr geschaffen würden und Behinderungen abgebaut werden.	
16	SBB Infrastruktur	Die SBB unterstützt die entwickelten ZBB-Massnahmen der Stadt. Die ausgearbeiteten Massnahmen entsprechen den generellen Abstimmungen Stadt Bern mit SBB Infrastruktur, Fahrplan und Netzdesign.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
17	EWB	Ewb hat aus heutiger Sicht keinerlei Bedürfnisse von Seiten strategische Planung und Systemoptimierung. Die uns heute bekannten Kundenbedürfnisse sind weiter unten beschrieben, es ist aber durchaus möglich, dass bis Ende Projekt ZBBS neue Kundenbedürfnisse noch angemeldet werden. Ewb geht davon aus, dass die bewährten Grundsätze der Kostenteilung in gemeinsamen Projekten (gemäss Vereinbarung betreffend Werkbauten im öffentlichen Raum der Stadt Bern vom 09.12.2011) auch hier zur Anwendung kommen. Grundsätzlich sind alle Werkleitungen von Energie Wasser Bern in ihrem Bestand zu schützen und allfällige Verdrängungen gehen zu Lasten des Verursachers und sind frühzeitig mit Energie Wasser Bern zu koordinieren (Verdrängung und betriebliche Massnahmen wie Provisorien, Schaltungen, Baustellenbegleitung etc.).	Wird zur Kenntnis genommen
17	EWB	Mit den Anpassungen an der Oberfläche und der Passage erhält ewb die Möglichkeit, sanierungsbedürftige Leitungen zu ersetzen und die Infrastruktur auf den aktuellsten Stand zu bringen. Mit der gemeinsamen Umsetzung wird auch ermöglicht, Synergien zwischen den einzelnen Partnern zu nutzen und eine gesamtheitliche Lösung umzusetzen. Neben der Realisierung der Infrastruktur im Rahmen des Projekts unterstützt ewb das Gesamtprojekt vollumfänglich.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.

Allgemeine Bemerkungen zu den Verkehrsmassnahmen ZBB der Stadt Bern			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
17	EWB	Nur mit einer Dosierung des MIV kann das Gesamtsystem mit zunehmendem Fuss-, Veloverkehr und ÖV funktionieren	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
18	Dialog Nord	Die Bedeutung des Bahnknotenpunktes Bern nimmt ständig zu, die Anzahl der Bahnfahrgäste steigert sich von Jahr zu Jahr. Schon jetzt führt der Umsteigeverkehr und der Passantenstrom während den Spitzenstunden zu Engpässen bei den Strassenquerungen und zu gefährlichen und unhaltbaren Situationen an den Kreuzungen. Es ist deshalb folgerichtig, Massnahmen zur Reduktion des Autoverkehrs im Raum Bahnhofplatz anzupacken und die Kapazität für den Fussverkehr zu erhöhen. Allerdings fragen wir uns, wie viel die Innenstadt noch verträgt und ob es richtig ist, so viele Personen in so einen engen Bereich hineinzu pumpen, von wo sie wieder wegtransportiert werden müssen. Dabei leidet die Aufenthalts- und Lebensqualität erheblich. Für uns folgerichtig wäre der forcierte Ausbau des Bahnknotenpunktes Wankdorf mit dem Halt von InterRegio Zügen und auch von IC-Zügen. Von den Massnahmen am Hirschengraben sind wir nur am Rande betroffen. Deshalb äussert sich die Quartierkommission DIALOG Nordquartier hauptsächlich und ausführlich zu den Verkehrsmassnahmen beim Baustein 3b (Fragekatalog Pkt. 4), welche direkt Einfluss für das Quartier haben.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
21	ACS Sektion Bern	Die gesamten vorgesehenen Verkehrsmassnahmen sind nicht ausgeglichen und bevorzugen zu sehr den Langsamverkehr. Die Massnahmen der Stadt richten sich insbesondere gegen den motorisierten Individualverkehr (MIV) und berücksichtigen das Recht auf freie Verkehrswahl zu wenig. Zudem untergraben diese Massnahmen die Volksabstimmung "verkehrsreicher Bahnhofplatz" aus dem Jahre 2009. Damals entschied das Volk, dass es keinen verkehrsfreien Bahnhofplatz will.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.

Allgemeine Bemerkungen zu den Verkehrsmassnahmen ZBB der Stadt Bern			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		'Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass der Bubenbergplatz sowie der Bahnhofplatz zusammen evaluiert werden müssen und entsprechende Massnahmen auf dem einen Platz Auswirkungen auf den anderen Platz haben.	
21	ACS Sektion Bern	Es ist in keinem Absatz definiert bzw. erklärt, was unter Wirtschaftsverkehr zu verstehen ist.	Unter Wirtschaftsverkehr werden der Güterverkehr, Service-, Geschäfts- und Dienstleistungsverkehr sowie der Verkehr von Schutz- und Hilfsdiensten und der organisierte Personenverkehr (Taxis, Sharing-Angebote, Tourismus / Cars) verstanden. Im Rahmen der weiteren Projektierung wird das Thema "Wirtschaftsverkehr" noch weiter bearbeitet
21	ACS Sektion Bern	Die ganze Vorlage kommt als Bevormundung der Bevölkerung daher; die freie Wahl des Verkehrsmittels wird eingeschränkt resp. mit Schikanken verbunden.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
22	Berner Heimatschutz	Für die geplanten Massnahmen wurde kein qualifiziertes Verfahren durchgeführt.	Für die Velostation sowie für die Gestaltung des Hirschengrabens wurde ein qualitätssicherndes Verfahren durchgeführt. Die restlichen Projekte beziehen sich auf Anpassungen des Verkehrsregimes und des Strassenraums, ohne wesentliche Anpassung der Gestaltung.
22	Berner Heimatschutz	Eine Gesamtsicht fehlt. Durch die Aufteilung in Teilprojekte - ohne übergeordnete städtebauliche und gestalterische Konzepte - wird man dem vorhandenen räumlichen Kontinuum nicht gerecht. Die starke Ausrichtung auf die Ansprüche des Verkehrs verdrängt in den Teilprojekten die gestalterischen und städtebaulichen Anliegen. In den Bereichen Laupenstrasse und Bubenbergplatz gibt es ein grosses Potenzial für gestalterische und städtebauliche Aufwertungen. Die geplanten Massnahmen verspielen dieses Potential vollständig. Im Teilbereich Hirschengraben wurde mit einem Begleitgremium eine Qualitätssicherung eingebaut, jedoch sind Anknüpfungspunkte ungelöst. [...] Für den gesamten Projektperimeter muss ein übergeordnetes städtebauliches,	Die Stadt Bern wird im Rahmen des Verfahrens "Stadtraum Bahnhof" eine Gesamtsicht erarbeiten. Die Resultate des qualitätssichernden Verfahrens Hirschengraben werden in diese Betrachtung aufgenommen, und es wird ein Zielbild für die Zukunft erarbeitet.

Allgemeine Bemerkungen zu den Verkehrsmassnahmen ZBB der Stadt Bern			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		gestalterisches Leitbild ausgearbeitet werden. Alle Teilbereiche und Bausteine müssen unter Berücksichtigung dieses Leitbildes überprüft und entsprechend angepasst werden. [...] Die geplanten, aufliegenden Baumassnahmen beeinflussen Gestaltung und Aufenthaltsqualität dieses Raumes auf Jahrzehnte hinaus. Sie definieren die zukünftige Entwicklung des betroffenen Stadtraums und angrenzender Gebiete nachhaltig. Es handelt sich um Weichenstellungen, die langfristig nachwirken werden. Es darf nicht sein, dass letztendlich der Termindruck dazu führt, in zentralen öffentlichen Räumen ausschliesslich mit der «Verkehrsrille» zu planen. Das ist aus der Sicht des Berner Heimatschutzes ein Rückfall in die 1970er Jahre. Die immer wieder aufflammenden Diskussionen um den Bahnhofplatz weisen darauf hin, dass eine umfassende Sicht in dieser räumlichen Dimension zwingend ist. Die Chance, dies zu tun, besteht jetzt.	
23	BRB Behindertenkonferenz Stadt und Region Bern	Die explizitere Inklusion Behinderter ist gefordert.	Das Projekt ZBB wurde umfassend bezüglich des Anliegens der Inklusion optimiert. Eine weitere Optimierung wird im Verlauf der folgenden Projektphase angestrebt.
24	Bund Schweizer Architekten	Der Haupttitel der Mitwirkung lässt vermuten, es gehe dabei effektiv um die Zukunft des Bahnhofs Bern als Ganzem. Nun realisiert der Betrachter der Unterlagen jedoch, dass es um mehrere, räumlich getrennte Bausteine am Herzen von Bern geht und dass die eigentliche Umgestaltung des Bahnhofraums unter Einschluss des Bubenbergrplatzes erst im Zeitraum 2035 geplant und verändert werden soll. Dieser wichtige Raum unter Einschluss der Schauplätze der Bausteine ist ein zusammengehöriges Ganzes und ist als Einheit zu bearbeiten. Die nun eingeschlagene sektorielle Betrachtung schafft Präjudizen. Sie wird auch kostenintensiver. Es fällt auf, dass die Aufgabe auf den mehreren Bausteinen fast ausschliesslich als verkehrstechnische Angelegenheit	Die Stadt Bern wird im Rahmen des Verfahrens "Stadtraum Bahnhof" eine Gesamtsicht erarbeiten. Die Resultate des qualitätssichernden Verfahrens Hirschengraben werden in diese Betrachtung aufgenommen, und es wird ein Zielbild für die Zukunft erarbeitet.



Allgemeine Bemerkungen zu den Verkehrsmassnahmen ZBB der Stadt Bern			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		<p>mit entsprechendem Vokabular angesehen wird: Hier ist die Bedeutung der Aufgabe verkannt worden. Es geht um nichts geringeres als um das «Arrivee» in der Bundesstadt und im Weltkulturerbe. Die organisatorische und städtebaulich-gestalterische Grossaufgabe erheischt eine entsprechende fachliche Gesamtleitung, die die Aufgabe als Einheit wahrnimmt und die auch in anderen als Verkehrszusammenhängen denkt. Es wird der Sache nicht gerecht, wenn lediglich für den Hirschengraben ein «sogenannt qualitätssicherndes Verfahren», wenn auch deutlich zu spät und isoliert, nachgeschaltet wird. Es geht um die täglichen Aufenthalts- und Durchgangsbereiche von zwei oder drei Hunderttausend Personen. Für diese sind die Attraktivität und die Qualität, das "stadträumliche Wohlbefinden", von grosser Wichtigkeit. Die entsprechende Organisation der Durchgangs- und Aufenthaltsräume, ihre Ausgestaltung und das entsprechende «Stadtmobiliar» sind für das Erscheinungsbild und die Qualität der Stadt wesentlich.</p>	
29	HEV Bern und Umgebung	<p>Wir sind sehr an einer Verbesserung des Bahnhofzugangs und des Bahnhofumfelds grundsätzlich interessiert, da davon auszugehen ist, dass eine grosse Anzahl unserer Mitglieder betroffen ist. Anstelle einer Verwendung des zur Verfügung gestellten Fragebogens erlauben wir uns, in genereller Weise auf das Projekt "Zukunft Bahnhof Bern" (nachfolgend «ZBB») einzugehen. Besonders problematisch scheint uns beim vorliegenden Projekt, dass das Länggass-Quartier massgeblich von der Erschliessung mit dem motorisierten Individualverkehr abgeschnitten würde und dadurch die dortigen Mieter und Grundeigentümer wesentliche Einbussen in Kauf nehmen sollten.</p>	<p>Das Betriebskonzept zeigt auf, wie die sehr knappe Verkehrsfläche optimal genutzt werden kann, indem die Verkehrsmittel entsprechend ihrer Flächeneffizienz priorisiert werden. Um die erwartete Zunahme im ÖV, insbesondere auch die Zunahme der Ein- und Aussteiger im Bereich Bubenbergrplatz/Hirschgraben, ohne Störung des Gesamtverkehrs bewältigen zu können, ist eine Reduktion des Motorfahrzeugverkehrs auf dem Bubenbergrplatz zwingend erforderlich. Massnahmen wie die neue Personenunterführung dienen dazu, die Kapazität in diesem Raum zu erhöhen und damit allen Verkehrsarten mehr Platz/Zeit zu verschaffen.</p> <p>Die Verkehrsprognosen zeigen, dass im Jahr 2025 das Verkehrsaufkommen in der Länggasse auch mit ZBB tiefer ist als heute. Die flankierenden Massnahmen in der Länggasse sind deshalb als Rückfallmassnahmen vorgese-</p>

Allgemeine Bemerkungen zu den Verkehrsmassnahmen ZBB der Stadt Bern			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
			hen. Diese werden erst umgesetzt, falls die erwarteten Prognosen nicht eintreffen. Eine vorzeitige Umsetzung der flankierenden Massnahmen ist nicht geplant und notwendig.
31	PKBB	Die der Mitwirkung unterbreiteten Projekte umfassen den zentralen öffentlichen Raum in der Stadt Bern. Er stellt ein städtebauliches und städtebauhistorisches Kontinuum dar, das bei Planungsaufgaben zwingend als zusammenhängende Einheit zu verstehen ist. Die umfassenden Baumassnahmen, die zur Mitwirkung aufliegen, beeinflussen Gestaltung und Aufenthaltsqualität dieses Raumes auf Jahrzehnte hinaus. Sie definieren die zukünftige Entwicklung des betroffenen Stadtraums und der angrenzenden Gebiete nachhaltig. Es handelt sich mithin um Weichenstellungen, die langfristig nachwirken werden. Vor diesem Hintergrund sind hohe Anforderungen an die Baumassnahmen zu stellen.	Die Stadt Bern wird im Rahmen des Verfahrens "Stadtraum Bahnhof" eine Gesamtsicht erarbeiten. Die Resultate des qualitätssichernden Verfahrens Hirschengraben werden in diese Betrachtung aufgenommen, und es wird ein Zielbild für die Zukunft erarbeitet.
31	PKBB	Die PKBB bedauert sehr, dass für diese zentrale Planung, die für die Stadt Bern und ihren öffentlichen Raum von hervorragender Bedeutung ist, kein qualifiziertes Verfahren durchgeführt worden ist. Dies bringt es mit sich, dass keine Alternativen ersichtlich sind, weshalb das aktuelle Ergebnis letztlich nicht zuverlässig beurteilbar bleibt.	Die Stadt Bern wird im Rahmen des Verfahrens "Stadtraum Bahnhof" eine Gesamtsicht erarbeiten. Die Resultate des qualitätssichernden Verfahrens Hirschengraben werden in diese Betrachtung aufgenommen, und es wird ein Zielbild für die Zukunft erarbeitet.
31	PKBB	Durch die Aufteilung in verschiedene Teilprojekte und Bausteine wird die Gesamtsicht vernachlässigt. Es entsteht der Eindruck, dass ein übergeordnetes städtebauliches Gestaltungskonzept, das die Bausteine 1-4 gesamthaft behandelt, fehlt. Es ist zu verlangen, dass den Leit- und Zielbildern, den Referenzen, dem Gestaltungskonzept für zusammenhängende Strassenräume/Achsen etc. eine Gesamtsicht zugrunde gelegt wird. Die Vorlage lässt den Eindruck entstehen, dass die gemachten Überlegungen vorab den An-	Die Stadt Bern wird im Rahmen des Verfahrens "Stadtraum Bahnhof" eine Gesamtsicht erarbeiten. Die Resultate des qualitätssichernden Verfahrens Hirschengraben werden in diese Betrachtung aufgenommen, und es wird ein Zielbild für die Zukunft erarbeitet.

Allgemeine Bemerkungen zu den Verkehrsmassnahmen ZBB der Stadt Bern			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		<p>sprüchen des Verkehrs (Velo, motorisierter Individualverkehr und öffentlicher Verkehr) Rechnung getragen haben. In den Aufledgedokumenten wird denn auch sehr stark auf Verkehrsfragen eingegangen. Auch hier zeigt sich, dass die Projektierung nicht mit der nötigen Gesamtheitlichkeit erfolgt ist. Städtebauliche und gestalterische Anliegen sind nur teilweise oder gar nicht berücksichtigt. Problematisch sind insbesondere die Bereiche Laupenstrasse und Bubenbergplatz. In diesen Bereichen besteht das grösste städtebaulich-gestalterische Aufwertungspotential. Die Vorlage erschöpft sich weitgehend, auf die Verkehrsaspekte einzugehen. Es wird versäumt, zukunftsfähige Konzepte aufzuzeigen. [...] Aus den genannten Gründen fordert die PKBB, die Bausteine 1-4 unter ganzheitlicher Berücksichtigung städtebaulicher, architektonischer, denkmalpflegerischer und verkehrstechnischer Aspekte umfassend zu überarbeiten. Die Überarbeitung muss gewährleisten, dass die genannten Kriterien gleichwertig mit verkehrstechnischen Anforderungen gewichtet und bei Widersprüchen paritätisch abgewogen werden. Weiter ist zu empfehlen, für den gesamten Projektperimeter ein städtebauliches/gestalterisches Leitbild zu entwickeln. Auf dieses ist die Überarbeitung der Bausteine 1-4 auszurichten.</p>	
33	TCS Bern-Mittelland	<p>Einmal mehr richtet sich ein grosser Teil der geplanten Verkehrsmassnahmen gegen den MIV. Ein solches Vorgehen lehnen wir klar ab. Auch stellt sich die Frage nach der Erwartung der Initiatoren und Planer. Denn der MIV wird sich vielleicht reduzieren, aber in keinem Fall einfach in Luft auflösen. Ausweichverkehr ist jedoch nicht im Interesse der Beteiligten. Deshalb plädieren wir für weitsichtige und nachhaltige Lösungen im Sinne aller Verkehrsträger, statt Herausforderungen lediglich zu verlagern.</p>	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.

<b>Allgemeine Bemerkungen zu den Verkehrsmassnahmen ZBB der Stadt Bern</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
39	Läbigi Stadt	Läbigi Stadt begrüsst die Verkehrsmassnahmen ZBB Stadt Bern. Zusätzlicher Platz für den Fuss- und Veloverkehr sowie eine Begrenzung des MIV im weiteren Perimeter rund um den Bahnhof werden die Situation verbessern. Auch die Massnahmen zur Verhinderung von Mehrverkehr in der Länggasse bewerten wir positiv. Der umgestaltete Hirschengraben hat das Potential zu einem urbanen Begegnungsort zu werden. Es erscheint uns wichtig, dass nicht zu viele fixe Elemente auf dem Platz stehe werden, sondern dieser relativ frei bespielt werden kann und auch für flexible Nutzungen zugänglich bleibt. Genügend Veloparkplätze sind wichtig, ob die Velostation unter dem Hirschengraben gebaut werden soll, muss die Abklärung der Varianten zeigen. Läbigi Stadt begrüsst einen autofreien Bahnhofplatz.	Die Gestaltung des Raums und der Oberflächen wird im Rahmen des Bauprojekts und im Abgleich mit dem Prozess "Stadtraum Bahnhof Bern" definitiv festgelegt.
45	Dr. Meyer Immobilien AG	Im Namen der Miteigentümergeinschaft "Geschäftshaus zur Post", Eigentümerin des Bubenberglplatzes 8, nehmen wir am oben erwähnten Mitwirkungsverfahren gerne teil. Die Liegenschaft Bubenberglplatz 8 ist von den geplanten Massnahmen in grossem Ausmass betroffen. Im Grundsatz begrüssen wir die geplanten Massnahmen, insbesondere die geplante Verkehrsberuhigung, in diesem Perimeter.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
47	Grosse Schanze AG	Grundsätzlich begrüssen wir die Aufwertung der Bahnhof Umgebung im Rahmen des Bahnhofausbaus ZBB. Sie hilft den zahlreicheren Passagieren und Fussgängern, den nötigen Raum mit entsprechender Qualität zu sichern. Den Betrieben und Geschäften im Bahnhofperimeter bringt die Umgestaltung zusätzliche Chancen. Dies gilt auch für unsere Hauptmieterin, die Bahnhofparking AG, sofern die Zu- und Wegfahrten flüssig organisiert werden können.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.

Allgemeine Bemerkungen zu den Verkehrsmassnahmen ZBB der Stadt Bern			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
68	Dürmüller Urs	Bern verdient Besseres! Was meint eigentlich Bern Welcome?	Bern Welcome hat sich nicht an der Mitwirkung beteiligt.
81	Laub Carla	<p>1. Es ist klar eine Verbesserung für den Langsamverkehr erkennbar und sichtbar.</p> <p>2. Der Mischverkehr zwischen Bus/Auto und Velo sollte jedoch allgemein noch besser entflechtet werden.</p> <p>3. Die Velofahrenden bitte noch besser führen. Linksabbiegemanöver auf offener Strasse sind im Stadtverkehr gefährlich.</p> <p>4. Velostreifen in der Mitte der Strasse sind eine Schweizer Erfindung und findet man nirgendwo sonst in Europa. Bitte wenn möglich am Strassenrand oder falls es wirklich nicht anders geht mit baulichen Trennelementen (Randstein) zwischen Auto/Bus und Velo.</p>	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
85	Ozdemir Ali	Tolle Arbeit!	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
88	Schweizer Jürg	An sich lässt der Titel der MW vermuten, dass es um den Bahnhof als Ganzes geht. Freilich erstaunt man etwas, dass es um mehrere, separate Bausteine geht, dass vielmehr die Hauptsache der Neukonzeption erst 2035 ca. kommen wird unter Einschluss des Bubenberglplatzes. Die Aufgabe der 2 neuen Bahnhofsköpfe ist aber viel zu bedeutend, als dass man sie in separaten Baustellen abhandelt, ohne funktionale oder gestalterische Gesamtschau. Bis auf die spät beigezogene Beratung Hirschengraben sind keine gestalterischen Überlegungen angestellt worden, sondern ausschliesslich verkehrstechnische. Es ist offensichtlich verkannt worden, dass es sich hier um eine ganz wesentliche städtebauliche Aufgabe handelt, die entsprechend zu behandeln ist. Dies	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.

Allgemeine Bemerkungen zu den Verkehrsmassnahmen ZBB der Stadt Bern			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		nicht nur der Besucher wegen, sondern den so grossen Nutzerströmen, die sich tagtäglich in diesem so wichtigen Raum bewegen und aufhalten. Die Wirkung guter Gestaltung und angenehmer öffentlicher Räume auf das Wohlbefinden der Nutzer ist nachgewiesenermassen gross und wichtig, davon spürt man in den jetzt vorliegenden Vorschlägen kaum etwas. Insbesondere die Wiederherstellung des Bubenbergzentrums, diesmal mit Mauselloch, ist unbefriedigend: Hier braucht es Raum! Die Ausgestaltung dieses Ausgangs ist sehr wesentlich, und es ist nicht akzeptabel, dass hier in einem separaten Verfahren, auch hier, in Unkenntnis der anderen Massnahmen, entschieden worden ist. Die partielle Lösungssuche für eine solche Aufgabe ist einer Stadt unwürdig und nicht zielführend!	
95	Geroni Gianfranco	Es sollte vermehrt, auf den Motorisierten Verkehr achten!	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
96	Graf Daniel	Ich finde es gut, dass die Bevölkerung eine Mitwirkungsmöglichkeit hat und würde es begrüessen, regelmässig (z.B. im Anzeiger der Stadt und Umgebung) über die weiteren Schritte orientiert zu werden.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
104	Schneider Kurt	Privat bin ich Velofahrer. Aus der Sicht eines Taxifahrers würde ich vorschlagen, genügend, leicht zugängliche und übersichtlich gestaltete Taxistandplätze zu machen. Diese Kommentare teile ich mit den meisten der Taxikunden. Es betrifft also die ganze Bevölkerung. Es ist auch wünschenswert, das mit dem Taxi beim Bahnhof, Schanzenstrasse usw. überall Zufahrt besteht. An der Schanzenstrasse vis-a-vis Postpark Eingang Bahnhof Welle benötigt es dringend einen Aussteigeplatz, da es für Leute mit viel Gepäck, Behinderte und Leute, die es eilig für auf den Zug haben, der kürzeste Weg zum Zug ist. Es ist hier	Das Anliegen wird zur Kenntnis genommen. Da die Platzverhältnisse in unmittelbarer Nähe der Bahnhofszugänge sehr knapp sind, müssen die verfügbaren Flächen primär den flächeneffizientesten Verkehrsarten zur Verfügung gestellt werden. Wo möglich, werden Taxi-Plätze zum raschen Ein- und Aussteigen angeboten werden.

Allgemeine Bemerkungen zu den Verkehrsmassnahmen ZBB der Stadt Bern			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		auch zu bedenken, dass es im Bahnhof keine Gepäckwägeli mehr gibt. Als Taxifahrer erlebt man deswegen gelegentlich Situationen, welche einer Stadt wie Bern nicht rühmlich ist.	

Baustein 1 Umfeld Bubenbergrasse und Baustein 4 Umfeld Zugang Länggasse / Schanzenstrasse			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
1	CVP Stadt Bern	Das Linksabbiegen von der Laupenstrasse herkommend Richtung Länggasse wird es nicht mehr geben. Und von oben aus der Länggasse darf man nur noch zu Stosszeiten nach unten fahren. Die CVP fragt sich, wie dieses Regime umgesetzt bzw. kontrolliert werden soll (Poller? Schilder?). Die Umsetzung dieser Massnahme ist noch völlig offen.	Die Massnahme soll mittels Signalisation umgesetzt werden. Voraussichtlich werden Wechselsignale eingesetzt (wie z.B. auf der Neubrücke). Ein Poller ist nicht vorgesehen. Die Signalisation wird im Rahmen der weiteren Projektierung konkretisiert.
1	CVP Stadt Bern	Die CVP spricht sich gegen eine weitere Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) aus. Der MIV wurde in der Stadt bereits sehr stark reduziert, was zu viel Umwegverkehr und längeren Fahrdistanzen führt. Das führt bekanntlich wiederum zu mehr Schadstoffen und einem höheren Energieverbrauch.	Mit der vorgesehenen Reduktion des Motorfahrzeugverkehrs werden die Voraussetzungen geschaffen, dass die Investitionen in den Ausbau des Bahnhofs Bern ihren Nutzen optimal entfalten können und damit eine positive Wirkung auf den ModalSplit erreicht werden kann. So kann die MIV-Verkehrsbelastung reduziert und damit ein positiver ökologischer Effekt erreicht werden. Diese Reduktion ist im STEK 2016 als Zielsetzung definiert worden.
3	FDP	Wie weit ist die Annahme, wonach mit einem Mehraufkommen von 40% an Fussverkehr zu rechnen ist, verifiziert? Die anderen Ausgänge im Bahnhof verschwinden ja bekanntlich nicht.	Die Annahme beruht auf den Verkehrsprognosen der SBB, welche eine Zunahme der Pendlerströme von 39% prognostizieren. Der neue Bahnhofszugang Bubenbergrasse nimmt einen grossen Teil dieses Fussverkehrs auf. Die ÖV-Haltestelle Hirschengraben gewinnt deutlich an Attraktivität. Als Datengrundlage dienen diverse Studien zum Fahrgastaufkommen von SBB, RBS, BERNMOBIL und Postauto sowie das kantonale Verkehrsmodell.

<b>Baustein 1 Umfeld Bubenbergrasse und Baustein 4 Umfeld Zugang Länggasse / Schanzenstrasse</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
3	FDP	Die Simulation, welche der Kommission PVS vor einiger Zeit vorgeführt wurde, hat aufgezeigt, dass dem Verkehrsfluss am besten gedient wäre, wenn der Veloverkehr rund um das Gebäude des heutigen Hirschengrabenbades geführt werden könnte. Warum dies in der heutigen Planung nicht mehr berücksichtigt ist, ist nicht klar. Eine Umleitung ist zumutbar. Durch die unterirdische Passage und die Velostation wird der Veloverkehr zurückgehen; diese Auswirkung ist in der heutigen Planung nirgends berücksichtigt.	Der Veloverkehr gehört zusammen mit dem Fussverkehr und dem öffentlichen Verkehr zu den nachhaltigen und zu fördernden Verkehrsarten. Es sind daher auch für den Veloverkehr grundsätzlich direkte Verbindungen anzubieten. Umleitungen widersprechen diesem Förderungsgedanken.
3	FDP	Die Massnahmen für den Fussverkehr mit breiteren Zebrastreifen und besseren Aufenthaltsräumen sind zu begrüssen.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
4	GFL Stadt Bern	Wir lehnen es klar ab, dass die Bäume vor der Laupenstrasse 2 (heute Kino Bubenbergrasse) gefällt und dass das Trottoir an dieser Stelle verschmälert werden soll. Dies ist für Fussgänger die einzig attraktive Stelle der Laupenstrasse, eine Verschmälerung des Trottoirs und das Fällen der Bäume wirkt sich stark negativ auf die Qualität dieses Strassenabschnitts aus. Auch die neu gepflanzten Bäume auf der Südseite der Laupenstrasse können dies in keinsten Weise wettmachen. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, ob die Fussgängerinsel (zwischen Heilsarmee und Mövenpick) so lange sein muss oder ob nicht – z.B. durch eine Reduktion der Strassenbreite – gänzlich darauf verzichtet werden kann.	Bäume: Ausgehend von der notwendigen Fahrbahnbreite und vor allem den Anforderungen betreffend der Personenhydraulik (notwendige Breite für Fussgänger; massgebend ist die Südseite!) vor den Liegenschaften auf der Nord- bzw. der Südseite, ist es notwendig, dass der Baumbestand auf der Nordseite gerodet und auf der Südseite ersetzt wird. Gleichzeitig kann die Busbucht aufgrund der notwendigen Behindertengerechtigkeit (niveaugleicher Einstieg bedingt gerades Anfahren oder eine sehr lange Anfahrtskante) nicht erhalten werden. Fussgänger-Insel und Strassenbreite: Eine Verkürzung der Fussgängerinsel bzw. deren Köpfe hätte nur eine sehr beschränkte Wirkung. Die effektive Querungsbreite ist aus Gründen der Personenhydraulik (notwendige Breite, damit notwendige Kapazität der Fussgänger sichergestellt werden kann) nicht reduzierbar. Die Insel nimmt den Signalgeber für den linksabbiegenden Verkehr, insbesondere Velo, auf, dient gleichzeitig als Auffangfläche für querende Fussgänger und als "Abweiser" für den rechtseinbiegenden Verkehr aus der Schanzenstrasse.



<b>Baustein 1 Umfeld Bubenbergrasse und Baustein 4 Umfeld Zugang Länggasse / Schanzenstrasse</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
4	GFL Stadt Bern	Für uns ist nicht nachvollziehbar, weshalb die angedachte Verengung der Fussverkehrsfläche vor der Schanzenstrasse 1 (heute Ecke Wolfskin Store) nötig ist. Wir fordern, dass diese Verengung aufgelöst wird.	Das Projekt zeigt zwar im angesprochenen Bereich eine Reduktion der Breite, generiert aber südlich davon eine deutliche Vergrößerung der Fussgängerfläche. Dies ausgehend von den notwendigen Fahrspuren auf der Fahrbahn. Der angesprochene Bereich der Schanzenstrasse Süd wird im Rahmen des Bauprojekts aus Drittgründen überarbeitet, dabei wird der Aspekt einer möglichst grossen Fussgängerfläche bzw. Breite mitberücksichtigt. Die Thematik ist der Bauherrschaft bewusst.
4	GFL Stadt Bern	Ein weiteres Beispiel, neben dem oben erwähnten deutlichen Beispiel auf dem Bollwerk südlich der Schützenmatte, ist der Bereich der Laupenstrasse, wo der motorisierte und öffentliche Verkehr immer noch sehr viel Platz in Anspruch nehmen. So z.B. an der Kreuzung Belpstrasse-Laupenstrasse, auf der Laupenstrasse vom Bubenbergrasse herkommend: Braucht es wirklich zwei MIV-Spuren für geradeaus und fürs Linksabbiegen in die Belpstrasse? Braucht es wirklich die zusätzliche Nische für Velos, welche indirekt in die Belpstrasse linksabbiegen möchten?	Die Linksabbiegespur Laupenstrasse Richtung Belpstrasse ist erforderlich, da dadurch die übergeordnete Beziehung vom Bahnhof Richtung Fribourg / Interlaken und das Quartier Mattenhof sichergestellt wird. Ansonsten sind unverhältnismässige Umwegfahrten über die Murtenstrasse / Bahnstrasse erforderlich. Eine kombinierte Geradeaus-/Linksspur würde die Leistungsfähigkeit des Knotens reduzieren und den öffentlichen Verkehr in der Laupenstrasse einschränken. Das indirekte Linksabbiegen entspricht dem Masterplan Veloverkehr, sichere Veloführungen anzubieten.
5	Grün alternative Partei GaP	Weitere Bemerkung: Die ZBB-Planung ist nicht kompatibel mit einer weiteren Belastung des Raumes Hirschengaben/Bubenbergrasse durch weitere Tramlinien (2.Innerstadt-Tramachse, Tram Länggasse).	Die Planungen ZBBS 2025 sind insofern aufwärtskompatibel, als die Tramprojekte durch sie nicht verunmöglicht werden. Im Rahmen der ZBBS-Planungen wurde nachgewiesen, dass die zweite Tramachse sowie die Tramlinie in die Länggasse im betrachteten Perimeter grundsätzlich möglich sind. Die Details der Umsetzung sind in den jeweiligen Tramprojekten zu klären.
5	Grün alternative Partei GaP	Zugang Länggasse: Vorgaben zu wenig klar formuliert und Realisierung zu weit entfernt (ab 2027). Keine Stellungnahme möglich	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
6	Grünes Bündnis Bern	Die gute Erreichbarkeit der Velostation ist absolut zentral. Denn heute ist es die Station mit der kleinsten Auslastung (vgl. Bund vom 6.3.2019), was unter anderem auf ihre schlechte Erschliessung zurückzuführen ist.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.

<b>Baustein 1 Umfeld Bubenbergrasse und Baustein 4 Umfeld Zugang Länggasse / Schanzenstrasse</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
		Ohne die Unterbindung der Zufahrt Richtung Bubenbergrasse kann die gewünschte Reduktion des MIV rund um den Bahnhof nicht erreicht werden. Das ist also auch zu begrüssen.	
7	Grünliberale Partei Stadt (GLP)	Zugang Länggasse: Es ist fraglich, ob mit den in Kapitel 7.3 geschilderten Massnahmen und dem reduzierten Verkehr im Jahr 2027 noch eine Dosieranlage notwendig sein wird. Diese ist zu einem späteren Zeitpunkt neu zu prüfen. Weiterhin ist aus dem Kurzdossier nicht eindeutig ersichtlich, wo genau die Dosieranlage erstellt werden soll. Eine Dosieranlage z.B. am Falkenplatz würde das Risiko eines Rückstaus in das Quartier haben.	Die flankierenden Massnahmen werden erst bei Bedarf umgesetzt. Eine vorzeitige Umsetzung der flankierenden Massnahmen ist nicht vorgesehen. Am Falkenplatz sind keine Dosierungsmassnahmen geplant. Allfällige Massnahmen sind in der Mittelstrasse, Bühlstrasse sowie am Knoten Bremgartenstrasse/Länggassestrasse angedacht.
8	Schweizerische Volkspartei der Stadt Bern (SVP)	Das Linksabbiegeverbot von der Laupenstrasse zur Schanzenbrücke lehnen wir ab. Dies würde zu zusätzlichem Umwegverkehr über die Stadtbachstrasse, welche heute bereits überlastet ist, führen. Bereits heute fehlt eine direkte Verbindung für den motorisierten Individualverkehr zwischen Monbijou- und Länggassequartier	Die Abbiegeverbote von der Laupenstrasse in die Schanzenstrasse und vom Bubenbergrasse in die Schanzenstrasse sind notwendig, damit das stark erhöhte Fussverkehrsaufkommen sowie der ÖV und Veloverkehr auf der Schanzenbrücke sowie auf dem Knoten Bubenbergrasse abgewickelt werden können. Die Auswertungen zu den Mehrwegen zeigen, dass sich die Wegzeiten durch das neue Verkehrsregime nur sehr beschränkt verlängern.
8	Schweizerische Volkspartei der Stadt Bern (SVP)	Wieso wachsen die Personenströme im Raum Bubenbergrasse ab 2025? Sind hier neue Arbeitsplätze geplant? Wenn «4», werden dazu Wohnungen umgenutzt?	Die SBB prognostiziert eine Erhöhung des Pendleraufkommens um 40%. Mit dem neuen Bahnhofzugang im Bereich Bubenbergrasse nimmt das Fussverkehrsaufkommen in diesem Bereich stark zu. Der Zugang zum neuen RBS-Bahnhof erfolgt hauptsächlich über den neuen Zugang zum Bahnhof beim Bubenbergrasse. Dadurch findet auch eine Verschiebung / Verlagerung der Personenströme bzw. der RBS-Passagiere vom Hauptzugang zum Bahnhof in den Raum Bubenbergrasse / Hirschengraben statt.
9	SP Stadt Bern	Auf der Schanzenstrasse sind bedauerlicherweise keine durchgehenden, vom übrigen Verkehr abgetrennten Velostreifen vorgesehen, wie sie vom Stadtrat gefordert wurden und für eine Velohaupttrasse zwingend wären.	Velo stadtauswärts (in Ri Länggasse): Eine bauliche Trennung im Bereich der Haltekante ist aufgrund der Ausgestaltung als niveaugleiche Haltekante und der geforderten Kapazitäten/Breiten für die Fussgänger nicht möglich.

<b>Baustein 1 Umfeld Bubenbergrasse und Baustein 4 Umfeld Zugang Länggasse / Schanzenstrasse</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
		Die Doppelhaltestellen für den ÖV auf der Schanzenstrasse bergen zusätzliches Konfliktpotenzial. Es sind deshalb Lösungen zu finden, um Konflikte zwischen Velos und ÖV zu vermindern. Beim Rechtsabbieger aus der Schanzenstrasse in die Laupenstrasse muss ein Velostreifen realisiert werden, um den Veloverkehr von MIV und ÖV zu entflechten.	<p>Eine Veloumfahrung zwischen dem Transit- und Wartebereich der Fussgänger kann aus Sicherheitsgründen nicht verantwortet werden. Im Bereich der Schanzenbrücke wäre theoretisch eine Anhebung und somit bauliche Trennung der Velospur bzw. dann Veloweg denkbar. Allerdings weist die Schanzenbrücke keine Reserven betreffend Auflast auf und könnte diese Lasten somit nicht aufnehmen.</p> <p>Velo stadteinwärts (in Ri Laupenstrasse): Aufgrund der notwendigen Fahrspuren (MIV/Umwelt), den Taxistandplätzen und der zur Verfügung stehenden maximalen Breite der Brücke (Konstruktion!), ist eine separate Führung im Bereich der Brücke nicht umsetzbar. Im Weiteren gelten die Aussagen betreffend Auflast und Haltestellenumfahrung von oben.</p> <p>Rechtseinbieger in die Laupenstrasse: Spuraufteilung und damit Möglichkeit wird im Rahmen BP geprüft.</p>
9	SP Stadt Bern	Die Zufahrt zur Velostation PostParc aus der Laupenstrasse ist sichtbar zu signalisieren.	Wird geprüft
9	SP Stadt Bern	Im Zug der Verkehrsmassnahmen im Bahnhofsumfeld sind die Postautohaltestelle «Obergericht» und die Bernmobil-Haltestelle «Universität» am Standort der Haltestelle «Universität» zusammenzulegen. Es braucht nicht zwei Haltestellen in unmittelbarer Nähe.	Mit dem neuen Zugang Länggasse wird auch die Umsteigebeziehung zur Haltestelle Obergericht zunehmen. Die Haltestelle Obergericht ist für die Postautolinien 103-107 eine wichtige Umsteigehaltestelle zu den Peronanalagen SBB, da sich die nächste Haltestelle auf der Bahnhofplattform befindet. Eine Zusammenlegung der Haltestellen wird deshalb von den Verkehrsbetrieben nicht gewünscht.
14	BERNMOBIL	Der umgebaute Bahnhof Bern hat nach wie vor zwei frequenzstarke Ausgänge. Die Fahrgäste des Fern- und Regionalverkehrs verlassen den Bahnhof am Hauptausgang sowie über den neuen Westausgang via Bubenbergrasse und werden von den beiden Haltestellen des Nahverkehrs unter dem Baldachin und am Hirschengraben aufgenommen. Dasselbe gilt ebenfalls in umgekehrter Richtung. Dieses bipolare System muss für die Zukunft zwingend aufrecht erhalten bleiben.	Gemäss Projekt i. O.

<b>Baustein 1 Umfeld Bubenbergrasse und Baustein 4 Umfeld Zugang Länggasse / Schanzenstrasse</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
		So können die Investitionen in den neuen Bahnhof langfristig gesichert und optimale Fussgängerverbindungen und ein optimaler Betrieb des Nahverkehrs aufrecht erhalten bleiben.	
14	BERNMOBIL	Problematisch erachten wir die Veloquerung des Bubenbergrasses auf der Höhe Schwanengasse, da der Knoten mit den vielen ÖV Beziehungen und dem Fussverkehr bereits sehr konfliktbeladen ist.	An der Veloquerung wird festgehalten, diese wurde im Rahmen des Bauprojekts optimiert.
14	BERNMOBIL	Die Querung des Bubenbergrasses für Busse (heute Trolleybus Linie 12 Länggasse – ZPK) muss in der Lage noch optimiert werden.	Die Lage wurde gemeinsam mit Bernmobil im Rahmen des Bauprojekts optimiert.
14	BERNMOBIL	Einen autofreien Bahnhofplatz würden wir begrüßen, so könnten noch mehr Spielräume für den ÖV sowie den Fuss- und Veloverkehr geschaffen und Behinderungen abgebaut werden.	Der Prüfauftrag pMIV minus 100% ist nicht Bestandteil des Projekts ZBB.
14	BERNMOBIL	Bezüglich Massnahmen in der Mittelstrasse und am Knoten Bremgarten-/Länggassstrasse sind die Bedürfnisse des ÖV im technischen Bericht festgehalten, diese sind in der weiteren Planung unbedingt zu berücksichtigen.	Wird zur Kenntnis genommen.
15	RBS	Auch mit einer Weiterführung der Passage Mitte in den Hirschengraben wird die a-Niveau-Querung des Bubenbergrasses der zentrale Hauptzugang in die Passage Mitte sein. Aus diesem Grund sind sämtliche Massnahmen, den MIV auf dem Bubenbergrasse (resp. im gesamten Bahnhofperimeter) verringern können zu begrüßen.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
15	RBS	Im Bereich Neubrücke / Knoten Henkerbrunnli ergeben sich direkte Berührungspunkte zwischen den Projekten der Stadt Bern und dem Projekt Ausbau Bahnhof Bern RBS. Dazu haben in den letzten Monaten umfangreiche Abstimmungen zwischen Stadt Bern und RBS stattgefunden. Dabei hat sich gezeigt, dass die beiden Projekte sowohl in der Planung als auch in der Realisierung eng koordiniert werden müssen. Der RBS ist be-	Die Stadt Bern wird im Rahmen der Gesamtkoordination ZBB, an welcher auch der RBS partizipiert, die Koordination vornehmen.

<b>Baustein 1 Umfeld Bubenbergr und Baustein 4 Umfeld Zugang Länggasse / Schanzenstrasse</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
		reit auf Wunsch der Stadt Bern gewisse vorbereitende Arbeiten vorzunehmen. Bedingung dafür sind das rechtzeitige Vorliegen der Strassenplanung und die Beauftragung der durch den RBS auszuführenden Arbeiten durch Stadt, Kanton oder BA V.	
16	SBB Infrastruktur	Der Einfluss von Änderungen an Nutz- und Auflasten auf der Schanzenbrücke sind statisch zu prüfen resp. die Tragsicherheit und Gebrauchstauglichkeit nachzuweisen.	Die statische Berechnung wurde durch das Büro Diggelmann+Partner AG mit dem Projektzustand geprüft und der Bericht vom 20.2.2018 der SBB gestellt. Grundsätzlich sind mit dem Projektzustand keine grossen Veränderungen gegenüber heute zu erwarten.  Mit den Bericht und weiteren Schreiben der Stadt Bern an die SBB wurde darauf hingewiesen, dass bereits heute eine detaillierte Zustandserfassung und Überprüfung der Schanzenbrücke notwendig ist. Als Sofortmassnahmen wurde der SBB auch eine Reduktion des Schwerverkehrs und ev. Überwachung der Brücke empfohlen.
16	SBB Infrastruktur	Grundsätzlich sind alle Bauwerke, insbesondere Stützbauwerke, Baugruben sowie Tragwerke unmittelbar neben, über oder unter der Bahn (oder Anpassungen an den Bahnbauten selbst), nach den Regeln der Baukunde und den massgebenden Normen zu projektieren und auszuführen. Die entsprechenden Nachweise müssen von einer ausgewiesenen Fachperson erbracht werden. Der sichere Bahnbetrieb darf zu keinem Zeitpunkt beeinträchtigt oder gefährdet werden	Wird zur Kenntnis genommen. Die Stadt Bern wird die SBB bei der weiteren Projektierung im Bauprojekt miteinbeziehen.
16	SBB Infrastruktur	Es gelten die SBB Qualitätsvorgaben der Dokumente nach eisenbahnrrechtlicher Genehmigung nach 18m EBG, die prinzipiell den gleichen Vorgaben wie bei einem Plangenehmigungsverfahren des Bundesamts für Verkehr entsprechen. Zu den Dokumenten gehören zudem prüffähige Statik, Bauzustände, Unabhängiger Prüfbericht eines Sachverständigen etc. Die Gleisüberwachung ist gemäss RTE 1-500009 während der Brückenun-	Wird zur Kenntnis genommen. Die Stadt Bern wird die SBB bei der weiteren Projektierung im Bauprojekt miteinbeziehen.

Baustein 1 Umfeld Bubenbergrasse und Baustein 4 Umfeld Zugang Länggasse / Schanzenstrasse			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		terfangung sicherzustellen. Ebenso sind Themen wie Anprall zu berücksichtigen, falls in die bestehenden Fundamente eingegriffen wird. SBB Infrastruktur erwartet daher frühzeitig beauftragt zu werden, um in einem ersten Schritt beratend (Machbarkeit, Rahmenbedingungen, Genehmigungsverfahren 18m EBG bzw. aber auch für Abklärungen von Intervallen etc.) bis zum Abschluss des Baugesuchs nach 18m EBG tätig zu sein.	
17	EWB	<p>Im Bereich Laupenstrasse 1-24 hat Energie Wasser Bern ein intern genehmigtes Projekt für die Sanierung der Werkleitungen E. Diese Sanierung dient der zukünftigen Erschliessung des RBS Tiefbahnhof. Im RBS Schacht Laupenstrasse ist eine Übergabestation geplant, welche in das Mittelspannungsnetz von Energie Wasser Bern eingebunden wird. Die Werkleitungsarbeiten sollen bis spätestens Ende 2022 abgeschlossen sein, damit ab 2023 die Erschliessung der RBS möglich ist. Am 22.01.2019 haben wir dem Ingenieurbüro, Roduner BSB+Partner AG, einen Entwurf Werkleitungsmassnahmen für die Bausteine 1, 2 und 4 zugestellt welche die heute bekannten Massnahmen der Werkleitungen abbilden.</p> <p><b>Bedürfnisse Werkleitungen ewb:</b> Sanierung Werkleitungen E im Bereich Laupenstrasse 1-24 für die zukünftige MS-Erschliessung der RBS ab 2023 gemäss Terminplanung RBS Projekt. / Sanierung Netzanschlüsse Wasser im Bereich Laupenstrasse</p> <p><b>Anforderungen ewb:</b> Prüfen der bestehenden FW Stollen auf Zustand und Massnahmen bezüglich oberflächlicher Abdichtung. Bei Bedarf sind diese Massnahmen mit dem Strassenbau im Projekt zu koordinieren. / Bedarf für neue Fernwarme Netzanschlüsse gemäss Anfragen Privatkunden</p>	Im Bearbeitungsprozess zum Bauprojekt ist ewb integriert, und die Anliegen werden behandelt.
17	EWB	Im Bereich Schanzenstrasse wurden bereits Sanierungen und Verlegungen von Werkleitungen im Zusammenhang mit der Baugrube SBB (Schanzenareal, Zugang Länggasse) und der Plattform für die Baustellenlogistik	Im Bearbeitungsprozess zum Bauprojekt ist ewb integriert, und die Anliegen werden behandelt.

Baustein 1 Umfeld Bubenberg und Baustein 4 Umfeld Zugang Länggasse / Schanzenstrasse			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		<p>im 2017/2018 realisiert. Am 22.01.2019 haben wir dem Ingenieurbüro, Roduner BSB+Partner AG, einen Entwurf Werkleitungsmassnahmen für die Bausteine 1, 2 und 4 zugestellt welche die heute bekannten Massnahmen der Werkleitungen abbilden.</p> <p><b>Verdrängung von Werkleitungen durch Projekt:</b> Anpassungen von bestehenden Schächten durch Umgestaltung Strasse</p> <p><b>Bedürfnisse Werkleitungen ewb:</b> Sanierung der Werkleitungen E im Bereich der Schanzenstrasse/Hochschulstrasse / Im Kreuzungsbereich der Schanzenstrasse/ Falkenplatz/ Hochschulstrasse sind die Gas und Wasserleitungen im Perimeter zu sanieren.</p> <p><b>Anforderungen ewb:</b> Prüfen der bestehenden FW Stollen und Trasseen auf Zustand und Massnahmen bezüglich oberflächlicher Abdichtung. Bei Bedarf sind diese Massnahmen im Projekt zu koordinieren.</p>	
21	ACS Sektion Bern	<p>Der ACS Sektion Bern hat Kenntnis von einer Simulation, welche aufgezeigt hat, dass dem Verkehrsfluss am besten gedient wäre, wenn der Veloverkehr rund um das Gebäude des heutigen Muulbeeribades geführt werden könnte. Warum dies in der heutigen Planung nicht mehr berücksichtigt ist, ist nicht klar. Eine Umleitung ist zumutbar. Durch die unterirdische Passage und die Velostation wird der Veloverkehr zurückgehen; diese Auswirkung ist in der heutigen Planung nirgends berücksichtigt.</p>	<p>Der Veloverkehr gehört zusammen mit dem Fussverkehr und dem öffentlichen Verkehr zu den nachhaltigen und zu förderenden Verkehrsarten. Es sind daher auch für den Veloverkehr grundsätzlich direkte Verbindungen anzubieten. Umleitungen widersprechen diesem Förderungsgedanken und werden von den Nutzenden nicht angenommen.</p>
21	ACS Sektion Bern	<p>Die Massnahmen für den Fussverkehr mit breiteren Zebrastreifen und besseren Aufenthaltsräumen sind zu begrüssen.</p>	<p>Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p>
26	BRB Behindertenkonferenz Stadt und Region Bern	<p>Zugang Länggasse: Eine explizitere Erwähnung der Menschen mit Behinderungen ist</p>	<p>Der Zugang Länggasse ist Bestandteil des Projekts Publikumsanlagen SBB. Der Zugang wird BeHiG-konform gestaltet.</p>

Baustein 1 Umfeld Bubenbergrund Baustein 4 Umfeld Zugang Länggasse / Schanzenstrasse			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
24	Bund Schweizer Architekten	<p>Die Anlage eines zweiten ebenso wichtigen Bahnhofzugangs am Bubenbergrzentrum wie der bestehende im alten Aufnahmegebäude ist eine städtebauliche Aufgabe erster Ordnung. Mit der Beibehaltung der Nordflucht des Bubenbergrplatzes bzw. der Südflucht des Bubenbergrzentrums wird dem neuen Zugang und dem Strom der Benutzer keineswegs Rechnung getragen. Breiterer Fussgängerstreifen und Unterführung reichen nicht. Wir müssen feststellen, dass nicht einfach der MIV als alleiniger Verursacher der Einschränkungen für die Fussgänger in Betracht gezogen werden muss. Insbesondere auch die Dichte der ÖV Frequenz bietet ein enormes Konfliktpotential. Wir kommen deshalb zur Überzeugung, dass die stadträumlichen und verkehrstechnischen Fragen rund um den Bahnhof grossräumig anzugehen sind. Dabei sind die im Raum stehende neue Achse einer vollwertigen Viererfeldbrücke und Alternativen für die Linienführung der Tramachsen zu prüfen. Auch die Massnahmen an der Hodlerstrasse werden einen Einfluss auf diesen Raum haben.</p>	<p>Die Eingabe wird von der Stadt zur Kenntnis genommen. Die grossräumige Betrachtung liegt in der Verantwortung der Planungsämter und wird nicht im Rahmen des Projekts ZBBS bearbeitet.</p>
32	Pro Velo	<p>Geradeaus Fahrt vom Bahnhofplatz in die Laupenstrasse: Bus überholt Velo unten an Schanzenstrasse und überfährt zur Haltestelle den Velo-Streifen/-Fahrer.</p>	<p>Dieser Konflikt könnte nur mit einer Veloumfahrung gelöst werden. Eine Veloumfahrung ist aufgrund des grösseren Platzbedarfs in diesem bereits stark ausgelasteten Strassenquerschnitt (Fussgänger / Haltestelle / Velo) nicht möglich.</p>
32	Pro Velo	<p>Wir fordern ein Halteverbot und Schleichverbot für Trams zwischen Schwanengasse und Hirschengraben! Dieses grosse Ärgernis muss endlich aufhören. Die Bahntechnik ist zwingend so einzurichten, dass Trams nie mehr zwischen Schwanengasse und Hirschengraben anhalten müssen oder diese unerträglichen Schleichfahrten ausführen, bei denen man nie weiss, ob es nächstens beschleunigt oder doch noch ganz stillstehen wird. Heute passiert das immer wieder genau auf den eingezeichneten Wunschlinien von Fuss- und Veloverkehr, es ist gefährlich und lästig.</p>	<p>Die Halteposition der Trams bei der Haltestelle Hirschengraben wird im Rahmen von ZBBS angepasst. Neu können sich zwei Trams im Bereich der Haltestelle stadtauswärts hintereinander aufreihen, wodurch die Querungsstelle im Bereich Hirschengraben/Bubenbergrplatz (Wunschlinie Fuss- und Veloverkehr) weitgehend freigehalten werden kann. Die Situation gegenüber heute wird damit merklich verbessert.</p>



<b>Baustein 1 Umfeld Bubenbergrasse und Baustein 4 Umfeld Zugang Länggasse / Schanzenstrasse</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
32	Pro Velo	Linksliegende Begrenzungslinien im Abfluss von Inseln generell weglassen.	Das Anliegen wird in der weiteren Projektierung geprüft und wo sinnvoll umgesetzt.
32	Pro Velo	Fussgängerstreifen über Schanzenstrasse bei Bogenschützenstrasse: Wie schon mehrfach in den Vor-Workshops angemerkt: Es muss physisch verhindert werden, dass Fussgänger direkt vor haltenden Bussen die Strasse auf ihrer Wunschlinie queren. Hier entsteht ein neues akutes Problem. Weil keine Autos mehr den Bus überholen können, glauben die Fussgänger, es komme nichts, aber die Velos sind hier immer schnell unterwegs.	Geländer werden grundsätzlich zurückhaltend in der Innenstadt umgesetzt und nur dort, wo sie aus Sicherheitsgründen zwingend notwendig sind. Die Wunschlinie der Fussgängerinnen und Fussgänger weicht im vorliegenden Fall nur wenige Meter vom offiziellen Fussgängerstreifen ab. Aus diesem Grund wird auf eine Umsetzung vorerst verzichtet. Sollten sich in der Praxis nach der Umsetzung Probleme bezüglich der Sicherheit ergeben, können nachträglich immer noch Geländer nachgerüstet werden.
32	Pro Velo	Warum wird der Fussgängerstreifen bei der Bogenschützenstrasse schmaler und gerade?	Der Fussgängerstreifen wird aufgrund der Vorgaben des Projekts UHR orthogonal angeordnet. Die Verschmälerung ist effektiv nur unwesentlich, da der bestehende Streifen konisch ausgebildet ist. Eine südlichere Anordnung des südlichen Inselkopfs mit einhergehender Verbreiterung des Fussgängerstreifens ist aufgrund der Zufahrtsmöglichkeit für Velofahrer in die Bogenschützenstrasse bei wartendem Doppelgelenk-Trolleybus vor dem Knoten nicht möglich.
32	Pro Velo	Ein Linksabbiegen von der Schanzenstrasse unten Richtung Welle und Perrons muss möglich und legal sein. Ist gerade auch für Kuriere wichtig.	Das Linksabbiegen Schanzenstrasse Richtung Welle ist heute nicht möglich, da das Befahren des Trottoir und Welle mit Velo nicht gestattet ist. Der Zugang zur Bahn (Veloselbstverlad) ist nur mit Stossen des Velos möglich. Entsprechend kann für die Querung der neu abgesenkten Fussgängerstreifen genutzt werden.
32	Pro Velo	Die Fläche der FG-Insel unten an der Schanzenstrasse nach rechts weist die Autos in den Velostreifen. Insel soll abgeschrägt werden und Raum für Autos nach links auf tun. Klare Fahrstreifenaddition bei Rechtsabbiegespur markieren, Hauptbeziehung mit Radstreifen ist links. Der Rechtsabbiegeradius aus der Schanzenstrasse in die Laupenstrasse ist zu eng. Zudem fehlt hier ein Radstreifen.	Die Fussgängerschutzinsel wird nach links verschmälert. Zudem wird zur Verdeutlichung der Verkehrsführung eine kleine Dreiecksinsel zwischen dem Links- und Rechtsabbiegestreifen angeordnet. Die Platzverhältnisse reichen jedoch zur Abdeckung sämtlicher Bedürfnisse (insbesondere erforderliche Aufstellfläche für den Fussverkehr) nicht aus, um einen zusätzlichen Radstreifen für das Rechtsabbiegen in die Laupenstrasse anzubieten.

<b>Baustein 1 Umfeld Bubenbergrasse und Baustein 4 Umfeld Zugang Länggasse / Schanzenstrasse</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
32	Pro Velo	Die Fläche der FG-Insel unten an der Schanzenstrasse nach rechts weist die Autos in den Velostreifen. Insel soll abgeschrägt werden und Raum für Autos nach links auf tun.	Die Fussgängerschutzinsel wird nach links verschmälert. Zudem wird zur Verdeutlichung der Verkehrsführung eine kleine Dreiecksinsel zwischen dem Links -und Rechtsabbiegestreifen angeordnet.
32	Pro Velo	Fahrt runter: Linksabbiegen in die neue Velostation verbessern, Die Anlieferungs-PP in der Bogenschützenstrasse müssen 70cm Abstand zu den Velos aufweisen. Zugang zur den VPP auf östlicher Brückenseite verbessern (von oben kommt man schlecht auf die linke Seite, von unten muss man absteigen und das Velo hochtragen.	Generell: Die Bogenschützenstrasse wird als Begegnungszone ausgebildet. Die zur Verfügung stehende Breite (Velo im Gegenverkehr und eine MIV-Spur in Richtung Schanzenstrasse) ist bereits knapp. Eine Verschiebung des Anlieferungsbereichs in Richtung Nordfassade des Bubenbergrazentrums ist kritisch, da die notwendigen Breiten für die Fussgänger tangiert werden. Die Bauherrschaft findet bestehende Lösung unter diesen Bedingungen als angemessen. Weitere Bemerkung betreffend Zugang Velostation PostParc: Inhalt bzw. Bezug wurde nicht verstanden.
32	Pro Velo	Wozu eine Ampel vor der Rampe? Der Gegenverkehr hat ohnehin Vortritt, sogar die Ausfahrt Einstellhalle. Velogegegenverkehr deutlicher markieren, zumindest mit Pfeilen	Die Fahrgeometrien der Abbiegebeziehungen überschneiden sich. Um Konflikte zu vermeiden, wird der Knoten mittels einer Lichtsignalanlage (LSA) geregelt. Es handelt sich hierbei um eine Dunkelanlage, die sich nur einschaltet, wenn sich ein Fahrzeug auf der Rampe anmeldet.
32	Pro Velo	Bereich Sidlerstr. Radstreifen lassen wir heute.	Dieser Punkt wurde im Rahmen des Bauprojekts aufgenommen.
32	Pro Velo	Belpstrasse aufwärts noch lösen: Genügende Breiten, kein Kurvenschneiden über den Radstreifen. Und auch der Linksabbieger braucht einen Radstreifen!	Auf der Ostseite der Belpstrasse soll mittelfristig ein durchgängiges Trottoir erstellt werden. Ein zusätzlicher Radstreifen würde dieses Ansinnen verhindern. Zudem entspricht die Abbiegebeziehung nur einem untergeordneten Bedürfnis des Veloverkehrs. Die Hauptbeziehung Richtung Insel erfolgt über die Zieglerstrasse. Aus diesen Gründen wird auf einen separaten Radstreifen von der Belp- in die Laupenstrasse (Linksabbieger) verzichtet. Im Rahmen des Ausführungsprojekts wird für die Abbiegebeziehung jedoch ein zusätzlicher Velosack geschaffen.

<b>Baustein 1 Umfeld Bubenbergr und Baustein 4 Umfeld Zugang Länggasse / Schanzenstrasse</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
32	Pro Velo	Lob für Velo-PP vor Kino Club, hoher Bedarf, gutes Angebot.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
32	Pro Velo	Ampel bei Belpstrasse geradeaus Richtung Insel: mehr Grünzeiten! Kein Gratis-Grün mehr für die sehr seltenen Fussgänger	Die Anlage wird verkehrabhängig laufen. Das bedeutet, wenn keine Fussgängeranmeldung vorhanden ist, wird die Geradeausrichtung auf der Laupenstrasse - Richtung Inselplatz mehr Grünzeit erhalten, - Richtung Bahnhof abhängig von der Auslastung des Linksabbiegers vom Bahnhof her mehr Grün erhalten.
32	Pro Velo	Richtung Abzweigung zur Belpstrasse: beide MIV-Spuren sind überbreit. Der Velostreifen ist zu schmal.	Die Spurbreiten müssen auf den Begegnungsfall Bus und Lastwagen dimensioniert werden und wurden bereits ausgereizt. Der Velostreifen mit 1.90m entspricht den Velohaupttrouten von über 1.80m.
32	Pro Velo	Richtung Bahnhof: Der Velostreifen entlang City-West ist zu schmal. Zudem enthält er zwei Dolendeckel. Diese dürfen nicht im Velo-Fahrbereich zu liegen kommen und müssen topfeben sein.	Die Spurbreiten müssen auf den Begegnungsfall Bus und Lastwagen dimensioniert werden und wurden bereits ausgereizt. Der Velostreifen mit 1.90m entspricht den Velohaupttrouten von über 1.80m. Dolendeckel: Einlaufschächte der Fahrbahntwässerung sind zwingend notwendig.
32	Pro Velo	Indirektes Linksabbiegen in die Schanzenstrasse beim Starbucks fehlt	Wurde im Bauprojekt so aufgenommen.
32	Pro Velo	Laupenstrasse vor Digitec: Trotz Verbot dauernd Autos vor dem Laden. Diese würden dann über den Velobereich fahren.	Die Autos auf dem Trottoir sind nicht gestattet.
32	Pro Velo	Die Plakatständer vor dem Kino Bubenbergr müssen entfernt oder um 90 Grad gedreht werden. Insb. der östliche behindert die Sicht von den Veloständern auf die Fahrbahn. Sie verletzen die SSV, sowie die Abstandsvorschriften von Kanton und Gemeinde.	Der Strassenabstand von 50 cm ist eingehalten. Die Anwendbarkeit von Sichtweiten bei einer Ausfahrt von einem Veloparkplatz, welcher schwerewichtig von der Strassenseite her bedient wird, ist nicht gegeben.
32	Pro Velo	Veloparkplätze, Zufahrt zu Velostation und auch für Anlieferung per Velo bei Welle7 hinter Kino verbessern	Eine Verbesserung gegenüber der IST-Situation ist im Projekt vorgesehen.

Baustein 1 Umfeld Bubenbergrasse und Baustein 4 Umfeld Zugang Länggasse / Schanzenstrasse			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
32	Pro Velo	Die skizzierte Definition der Fahrkorridore für Velos halten wir für kleingeistig und unzweckmässig. Beispiel: nur 3m50 für die Vrb. zwischen Hirschengraben und Schanzenstrasse ist illusorisch und gefährlich. Faktisch wird hier zwangsläufig die heutige sehr grosse Mischverkehrsfläche bestehen bleiben. Vom Betrieb her ist es eine Begegnungszone. Eine Trennung in Fahr- und Gehbereiche halten wir weder für möglich noch für zweckmässig. Der Fussverkehr ist alldominant, die Wunschlinien führen kreuz und quer über Verkehrsflächen von ÖV und Velos. Da ist eine sehr grosse generelle Überarbeitung nötig. Eine Totale „Deregulierung“ müsste geprüft werden (keine Markierungen, keine Randsteine).	Eine Mischverkehrsfläche in diesem Raum mit den hohen Frequenzen an Fussgänger / Velo und öffentlichem Verkehr wird als nicht zielführend erachtet. Dies entspricht auch nicht den heute gültigen Normen bezüglich hindernisfreien Bauens und Velostandards in der Stadt Bern.
32	Pro Velo	Schanzenstr → Hirschengraben Ost: So wie geplant nicht fahrbar. Die rechtsabbiegenden Velos müssen derart stark abbremsen, dass ihnen jene, die Richtung Bahnhofplatz wollen, hinten auffahren.	Layout wurde im Rahmen des Bauprojekts angepasst.
32	Pro Velo	Hirschengraben Ost → Bahnhofplatz: Diese Verbindung ist heute direkt und funktioniert relativ gut. Das angedachte mehr als rechtwinklige Einmünden wird nicht funktionieren, es ist vollkommen kontra-intuitiv, man kann es physisch nicht fahren, es ist unattraktiv.	Layout wurde im Rahmen des Bauprojekts angepasst.
32	Pro Velo	Weiterhin oberirdische Kurzzeit-Veloparkfelder ausscheiden, z.B. Wallgasse und Maulbeerstrasse. Z.B. mit zeitlicher Bewirtschaftung.	Das zukünftige Konzept zur Anordnung und Bewirtschaftung der Veloabstellplätze im Raum Bahnhof wird zurzeit im Gesamtkonzept Veloabstellplätze Bahnhof erarbeitet.
32	Pro Velo	Der Rand des Hirschengrabentrottoirs muss zurückgenommen werden, die Aufstell- und Abbiegespur für Velos Richtung Monbijoustrasse muss klar zur Strasse geschlagen werden. Die Sturzkante vom Hirschengraben ost Richtung Monbijoustrasse muss endlich verschwinden.	Im Projekt ist der Rand bereits als A=0 ausgebildet; ist im Plan ersichtlich. Somit erfüllt.
32	Pro Velo	Knoten Bubenbergrasse: «Mit der geplanten Knotenumgestaltung (Geometrie) und der damit verknüpften Reduktion des MIV-Aufkommens um min. 50 % (Leistungsfähigkeit) werden die Voraussetzungen geschaffen,	Die genaue Gleislage einer allfälligen zweiten Tramachse und einer Tramlinie in die Länggasse sowie die Spuraufteilungen im Zeithorizont 2035-2050 liegen noch nicht fest. Daher können zum heutigen Zeitpunkt keine Detailbetrachtungen zu Winkeln von Gleisquerungen etc. gemacht werden.

Baustein 1 Umfeld Bubenbergrasse und Baustein 4 Umfeld Zugang Länggasse / Schanzenstrasse			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		um spätere Tramprojekte integrieren zu können. Die Aufwärtskompatibilität ist NICHT gegeben, wenn man mit dem Velo vom Bahnhofplatz geradeaus in die Laupenstrasse im zu kleinen Winkel über die Schienen fahren muss, welche in die Länggasse raufführen.	
32	Pro Velo	<p>Der Kurzbericht zur Aufwärtskompatibilität beschränkt sich auf eine Tramnetzentwicklung. Diese einseitige und wohl bald überholte Betrachtung lehnen wir ab. Sie muss sich zumindest gleichwertig auf Velohaupttrouten über diese Perimeter und entlang allfälliger Geleise beziehen. Wenn noch immer an zukünftige oberirdische Tramachsen gedacht und geglaubt wird, muss unbedingt auch die Velohaupttroute Laupenstrasse-/Länggasse-Bahnhofplatz- Bollwerk-Lorrainebrücke standardkonform möglich sein. Bekanntlich lehnt Pro Velo Bern eine zweite Tramachse über den Bubenbergrasse ab, insb. weil die damalige ZMB als unseriös taxiert werden muss, und wir beurteilen auch eine Tramlinie in die Länggasse als sehr kritisch. Es reicht nicht, wenn die Kurvenradien für Schienen möglich sind. Die Standards für die Velohaupttrouten müssen genauso möglich sein. Z.B. eine Querung von Schienen mit dem Velo von nicht weniger als 30 Grad muss möglich sein. Die «Aufwärtskompatibilität» des ZBB-Projekts zu Tramgleisen ist nur dann gegeben, wenn gleichzeitig die Velohaupttroutenstandards möglich sind. Wenn nur die Schienen möglich sind, aber eine sichere Velofahrt über diese nicht, dann ist es auch nicht aufwärtskompatibel! BEISPIEL: «Kurzbericht Aufwärtskompatibilität» Bubenbergrasse, Seite 9: «Mit der neuen Spuraufteilung auf dem Bubenbergrasse ist der Integration der Tramprojekte möglich. Sofern der Mittelbereich des Bubenbergrasses nicht bebaut wird, sind Gleisverbindungen zwischen den beiden Tramachsen möglich.» Wie soll das «aufwärtskompatibel» sein?</p>	<p>Die Standards für Velohaupttrouten gemäss Masterplan Veloinfrastruktur stellen einen festen Projektierungsbestandteil von ZBBS 2025 dar. Bei der Beurteilung der Aufwärtskompatibilität von ZBBS 2025 im Hinblick auf die Tramprojekte wurden diese Standards somit auch berücksichtigt. Die genaue Gleislage einer allfälligen zweiten Tramachse und einer Tramlinie in die Länggasse sowie die Spuraufteilungen im Zeithorizont 2035-2050 liegen noch nicht fest. Daher können zum heutigen Zeitpunkt keine Detailbetrachtungen zu Winkeln von Gleisquerungen etc. gemacht werden. Bei den Planungen für den Zeithorizont werden die verschiedenen Bedürfnisse der einzelnen Verkehrsteilnehmenden gleichermaßen berücksichtigt und wird eine für alle Verkehrsteilnehmenden und nicht nur für den Veloverkehr optimale Lösung verfolgt. Ein unbebauter Mittelbereich auf dem Bubenbergrasse ist insofern aufwärtskompatibel, als dass er Gleisverbindungen zwischen den beiden Tramachsen zulässt. Dass dafür eine verträgliche Lösung auch für den Veloverkehr (Thema Querungswinkel) zu erarbeiten ist, ist der Stadt Bern bewusst.</p>

<b>Baustein 1 Umfeld Bubenbergrund und Baustein 4 Umfeld Zugang Länggasse / Schanzenstrasse</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
33	TCS Bern-Mittelland	Für den Busabbieger nach rechts in die Schanzenstrasse muss unbedingt freie Fahrt vor dem Langsamverkehr vorgesehen werden, um die Fahrplantreue des ÖV zu gewährleisten.	Die neue LSA-Steuerung sieht keine Konfliktfälle zwischen abbiegenden Fahrzeugen und Zufussgehenden/Velofahrenden vor. Die Fahrplanstabilität wird gewährleistet.
33	TCS Bern-Mittelland	Auch stellt sich die Frage, welchen Sinn die geplanten Abbiegeverbote haben, behindern sie doch u.a. die Nutzung von Alternativrouten zur Bahnhofdurchfahrt. Diese laufen auch den geplanten Massnahmen rund um die Schützenmatte zuwider, würden diese doch dazu beitragen, dass die Bahnhofunterführung vermehrt genutzt wird.	Die Abbiegeverbote auf dem Bubenbergrund in die Schanzenstrasse sind notwendig, damit das stark erhöhte Fussverkehrsaufkommen sowie der ÖV und Veloverkehr auf der Schanzenbrücke sowie auf dem Knoten Bubenbergrund abgewickelt werden können.
36	Bern bleibt grün	Beim Bubenbergrund könnte auch eine moderne, luftige, mehrstöckige Velogarage in die Höhe gebaut werden. Velo wie auch Fussgänger sollten den Platz oben haben Autos und Züge unter Grund.	Antwort bau-/verkehrstechnisch: Aufgrund der EG-Nutzungen müsste eine oberirdische Velogarage ab einer Höhe von ca. 6.5 m installiert werden. Dies hätte Rampen von über 55m zur Folge. Im Weiteren wäre die Anordnung der dazu notwendigen Stützen aufgrund der sehr hohen Nutzungsdichte auf Niveau EG sehr schwierig und würde die zukünftige Flexibilität stark einschränken.  Antwort städtebaulich: Die Raumfolge Laupenstrasse, Bubenbergrund, Bahnhofplatz, Spitalgasse zeichnet die Hauptachse der Stadt Bern und sollte aus historischen Gründen frei bleiben.
37	Heit Sorg zu Bärn (HSzB)	Das Linksabbiegeverbot von der Laupenstrasse zur Schanzenbrücke lehnen wir ab. Dies würde zu zusätzlichem Umwegverkehr führen.	Die Abbiegeverbote von der Laupenstrasse in die Schanzenstrasse und vom Bubenbergrund in die Schanzenstrasse sind notwendig, damit das stark erhöhte Fussverkehrsaufkommen sowie der ÖV und Veloverkehr auf der Schanzenbrücke sowie auf dem Knoten Bubenbergrund abgewickelt werden können.
37	Heit Sorg zu Bärn (HSzB)	Die Zufahrt von der Tiefenastrasse zum Bollwerk / Schützenmatte / Henkerbrünnli ist auch in der Zukunft wichtig. Der Verkehrsknoten Schützenmatte muss entsprechend leistungsfähig sein. Hier sollte zudem eine Parkierungsanlage für Velos und Autos realisiert werden.	Zukünftige Gestaltung und Nutzung der Schützenmatte ist nicht Gegenstand des vorliegenden Projekts. Die Leistungsfähigkeit des Knotens ist gewährleistet. Die Standorte der Veloabstellanlagen im Umfeld Bahnhof werden in einem separaten Projekt "Gesamtconcept Veloabstellplätze" evaluiert.

<b>Baustein 1 Umfeld Bubenberghaus und Baustein 4 Umfeld Zugang Länggasse / Schanzenstrasse</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
38	IG Taxi der Stadt Bern	Wenn Taxis als ÖV behandelt werden, dann begrüssen wir die Massnahmen, wenn Taxis zum MIV gezählt werden, dann lehnen wir das Prinzip ab. Die Situation für Taxis muss gleich bleiben, oder verbessert werden (Taxistandplatz Welle ist unbefriedigend)	Das Anliegen der Taxis wird zur Kenntnis genommen und im Rahmen des Bauprojekts im Thema "Wirtschaftsverkehr" bearbeitet. Grundsätzlich sind für die Taxis weiterhin sämtliche Fahrbeziehungen möglich.
39	Läbige Stadt	Wir begrüssen die Massnahmen. Keine weiteren Bemerkungen.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
43	AG Bubenberghaus	Die Eigentümerin AG Bubenberghaus ist mit ihren Liegenschaften an der Laupenstrasse 2 und Schanzenstrasse 1 (Parzelle 3263) durch Ihre baulichen Massnahmen direkt betroffen. Die geplanten Anpassungen bei der Verkehrs- und Fussgängerführung sowie die Erneuerungen der Schmutzwasserleitungen werden grundsätzlich begrüsst. Wir sind gerne bereit, für die Bauarbeiten im Fussgängerbereich die vorübergehende Beanspruchung von unserem Privatgrundstück zu gewährleisten. Dabei muss jedoch berücksichtigt werden, dass während der Bauarbeiten die Hauseingänge zu den oben genannten Liegenschaften jederzeit zugänglich sind. Dies gilt auch für die jeweiligen Ladeneingänge an der Schanzenstrasse und den Zugang zum Kino Bubenberghaus. Ausserdem muss während den Bauarbeiten mindestens einer der Parkplätze (für den Warenumsatz) vor dem „Mövenpick Weinkeller“ zur Verfügung stehen. Die aktuell bestehenden zwei Parkplätze für Warenumsatz sollen nach Abschluss der Arbeiten wiederhergestellt werden. Allfällige Schadensansprüche seitens unserer Mieter, aufgrund der eingeschränkten Nutzung durch die Terrainbenutzung des Privatgrundstücks, müssen von Seiten Tiefbauamt übernommen werden.	<p>Parkierung während der Umsetzung: Die Anlieferung wird sichergestellt werden. Allerdings kann aufgrund des bisherigen Projektstands noch kein Logistikkonzept erläutert werden. Es ist zum Beispiel möglich, dass mit sogenannten Logistik-Hubs gearbeitet wird.</p> <p>Die Themen Parkierung und Schadenersatzansprüche werden im Rahmen der Besprechung bzgl. Landabtretung mit der AG Bubenberghaus bereinigt.</p>
43	AG Bubenberghaus	Einer dauerhaften Landabtretung an das Tiefbauamt stehen wir kritisch gegenüber. Wir empfehlen dem Tiefbauamt der Stadt Bern, die notwendigen Zugangsrechte auf unserem Grundstück mit einer Dienstbarkeit zu sichern. Bei einer Landabtretung müssten wir derzeit vorhandene Rechte im	Die Stadt Bern wird auf die AG Bubenberghaus zugehen und eine allfällige Landabtretung oder Dienstbarkeitsregelung besprechen.

<b>Baustein 1 Umfeld Bubenbergr und Baustein 4 Umfeld Zugang Länggasse / Schanzenstrasse</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
		Grundbuch regeln, wie z.B. die Vordachauskragungen über öffentlichem Grund, Wegrechte zur Liegenschaft, Nutzungsrechte im Vorbereich etc.	
44	Die Post CH AG	Gemäss Kurzdossier für die öffentliche Mitwirkung ist vorgesehen, dass das oben beschriebene Verkehrsregime komplett geändert wird. Es ist geplant, dass das Einbahnregime in der Bogenschützenstrasse gegenüber heute gedreht wird: Die Einfahrt soll neu über den Bubenbergrplatz erfolgen und ist nur aus Richtung Bahnhofplatz möglich. Die Ausfahrt führt auf die Schanzenstrasse/Schanzenbrücke Richtung Länggasse. Darüber hinaus soll die Zufahrt nur dem berechtigten Verkehr (Zubringerdienst) gestattet sein. 6. Das neue geplante Verkehrsregime widerspricht grundlegend der Gesamtbaubewilligung des PostParcs vom 12. März 2010. Darin ist unter dem Titel 1/ Bedingungen und Auflagen 1/ festgehalten, dass die im UVP- Bericht (Hauptuntersuchung Umweltverträglichkeit vom 14. Januar 2008 der Buchhofer Barbe AG) dargestellten Verkehrsführungen (Abb. 4-5 und 4-6) für das Projekt verbindlich sind.	Die politische Vorgabe der Reduktion des MIV auf dem Bubenbergrplatz erforderte eine wesentliche Anpassung des Verkehrsregimes und teilweise die Reduktion von Abbiegebeziehungen im Bereich des Bubenbergrplatzes und des Knoten Laupenstrasse / Schanzenstrasse. Mit dem aktuellen Verkehrsregime ist der Verkehrsfluss gewährleistet und die Knoten funktionieren für sämtliche Verkehrsteilnehmer. Die Bedenken der Post werden ernst genommen, die Situation wird noch einmal geprüft. Aktuell werden zusätzliche Erhebungen zum Verkehrsaufkommen auch im Bereich Bubenbergrplatz - Bogenschützenstrasse durchgeführt.
44	Die Post CH AG	Mit dem gedrehten Einbahnregime in der Bogenschützenstrasse muss der gesamte Individualverkehr inkl. Geschäftskunden und Lieferanten über die Schanzenstrasse/Schanzenbrücke Richtung Länggasse wegfahren. Gerade zu den Stosszeiten am Abend wird eine Wegfahrt aufgrund des hohen Fussgängerverkehrs (Pendlerströme) kaum mehr möglich sein. Die Fussgänger überqueren heute bereits unkontrolliert die Bogenschützenstrasse in beide Richtungen. [...] 19. Mit den oben aufgeführten Ausführungen konnte aufgezeigt werden, dass die Erschliessung der Liegenschaft PostParc mit den vorgesehenen Verkehrsmassnahmen nicht mehr gewährleistet ist. Insbesondere die Massnahme betreffend Drehung des Einbahnregimes in der Bogenschützenstrasse wird zwangsläufig dazu führen, dass es in diesem Bereich zu einem Verkehrskollaps infolge langem Rückstau kommt.	Die politische Vorgabe der Reduktion des MIV auf dem Bubenbergrplatz erforderte eine wesentliche Anpassung des Verkehrsregimes und teilweise die Reduktion von Abbiegebeziehungen im Bereich des Bubenbergrplatzes und des Knotens Laupenstrasse / Schanzenstrasse. Mit dem aktuellen Verkehrsregime ist der Verkehrsfluss gewährleistet und die Knoten funktionieren für sämtliche Verkehrsteilnehmer. Die Bedenken der Post werden ernst genommen, die Situation wird noch einmal geprüft. Aktuell werden zusätzliche Erhebungen zum Verkehrsaufkommen auch im Bereich Bubenbergrplatz - Bogenschützenstrasse durchgeführt.



<b>Baustein 1 Umfeld Bubenbergrasse und Baustein 4 Umfeld Zugang Länggasse / Schanzenstrasse</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
44	Die Post CH AG	Weiter verschärft wird die zukünftig vorgesehene Wegfahrt durch den Umstand, dass der motorisierte Individualverkehr die auf der Schanzenstrasse/Schanzenbrücke haltenden Busse nicht überholen kann. Die haltenden Busse auf der Schanzenbrücke unmittelbar nach dem Rechtsabbiegen sowie die oben beschriebene Situation bezüglich massiven Fussgänger-/Pendlerstrom wird dazu führen, dass der Individualverkehr nicht zirkulieren bzw. wahrscheinlich gar nicht aus der Bogenschützenstrasse rausfahren kann.	Die Situation mit den haltenden Bussen ist in der Stadt Bern an verschiedenen Orten äquivalent zur Situation in der Schanzenstrasse. Aktuell werden noch verschiedene Optionen bzgl. der Regelung der Einfahrt aus der Bogenschützenstrasse in die Schanzenstrasse geprüft
44	Die Post CH AG	9. Gemäss Kurzdossier für die Mitwirkung und Präsentation der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün betr. Betriebskonzept ZBBS vom 04. März 2019 wird das Fuss- und Veloverkehrsaufkommen im Bereich der Schanzenstrasse/Schanzenbrücke und der Bogenschützenstrasse weiter stark zunehmen. Diese Feststellung ist sicherlich korrekt, insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass zurzeit die Perrons des Hauptbahnhofs durch die SBB Richtung Westen verlängert werden und die Züge somit wesentlich weiterfahren als im heutigen Zeitpunkt. Ein Grossteil der Bahnkunden wird daher in Zukunft trotz Realisation der Westpassage nach wie vor bzw. noch vermehrt den Zu- und Abgang über die Welle und dementsprechend über die Schanzenstrasse/Schanzenbrücke nehmen.	Die politische Vorgabe der Reduktion des MIV auf dem Bubenbergrasse erfordert eine wesentliche Anpassung des Verkehrsregimes und teilweise die Reduktion von Abbiegebeziehungen im Bereich des Bubenbergrasses und des Knotens Laupenstrasse / Schanzenstrasse. Mit dem aktuellen Verkehrsregime ist der Verkehrsfluss gewährleistet, und die Knoten funktionieren für sämtliche Verkehrsteilnehmer. Die Bedenken der Post werden ernst genommen, die Situation wird noch einmal geprüft. Aktuell werden zusätzliche Erhebungen zum Verkehrsaufkommen auch im Bereich Bubenbergrasse - Bogenschützenstrasse durchgeführt.
44	Die Post CH AG	Bei den Mietern der Einstellhallenplätze PostParc handelt es sich hauptsächlich um Mitarbeitende von Büromietern des PostParcs. Sie werden demnach die Tiefgarage vornehmlich am Abend während der Rush-Hour verlassen. In diesem Zeitraum erfolgt zudem erfahrungsgemäss auch der grösste Teil der Zu- und Wegfahrten der Grosskunden, welche den Geschäftskundenschalter frequentieren.	Die politische Vorgabe der Reduktion des MIV auf dem Bubenbergrasse erfordert eine wesentliche Anpassung des Verkehrsregimes und teilweise die Reduktion von Abbiegebeziehungen im Bereich des Bubenbergrasses und des Knotens Laupenstrasse / Schanzenstrasse. Mit dem aktuellen Verkehrsregime ist der Verkehrsfluss gewährleistet und die Knoten funktionieren für sämtliche Verkehrsteilnehmer. Die Bedenken der Post werden ernst genommen, die Situation wird noch einmal geprüft. Aktuell werden zusätzliche Erhebungen zum Verkehrsaufkommen auch im Bereich Bubenbergrasse - Bogenschützenstrasse durchgeführt.

<b>Baustein 1 Umfeld Bubenbergrasse und Baustein 4 Umfeld Zugang Länggasse / Schanzenstrasse</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
44	Die Post CH AG	Schlussendlich soll gemäss neu geplante Verkehrsregime auch die Erschliessung der Liegenschaft "Burgerspital" inkl. Wegfahrt vollständig über die Bogenschützenstrasse erfolgen, was zusätzlich zu Engpässen auf der Bogenschützenstrasse führt.	Die politische Vorgabe der Reduktion des MIV auf dem Bubenbergrasse erfordert eine wesentliche Anpassung des Verkehrsregimes und teilweise die Reduktion von Abbiegebeziehungen im Bereich des Bubenbergrasses und des Knotens Laupenstrasse / Schanzenstrasse. Mit dem aktuellen Verkehrsregime ist der Verkehrsfluss gewährleistet und die Knoten funktionieren für sämtliche Verkehrsteilnehmer. Die Bedenken der Post werden ernst genommen, die Situation wird noch einmal geprüft. Aktuell werden zusätzliche Erhebungen zum Verkehrsaufkommen auch im Bereich Bubenbergrasse - Bogenschützenstrasse durchgeführt.
44	Die Post CH AG	Aufgrund der o.g. Rahmenbedingungen wird es unweigerlich zu langen Wartezeiten und Stau auf der Bogenschützenstrasse kommen. Es ist sogar sehr wahrscheinlich, dass der Verkehr aufgrund der vielen Geschäftskunden - welche den Geschäftskundenschalter gemäss Erfahrungswerten ebenfalls zur Stosszeit zwischen 16.00 bis 18.30 Uhr konsultieren - auf der Bogenschützenstrasse vollständig zum Erliegen kommt, d.h. aufgrund des grossen Rückstaus auf der Bogenschützenstrasse gelangen die Geschäftskunden gar nicht mehr zum Schalter bei der Tiefgarageneinfahrt. Der oben aufgezeigte Verkehrskollaps führt dazu, dass die Liegenschaft PostParc auch im Falle eines Notfalls und/oder Evakuierungsfalls nicht mehr umgehend und direkt erreichbar ist. Es ist jedoch zwingend notwendig, dass genügend Platz sowie befahrbare Fluchtmöglichkeiten vorgesehen werden. Die Zufahrt für die Sanität, Ärzte, Feuerwehr etc. muss jederzeit gewährleistet sein. Mit der geplanten Neuerschliessung wird dies jedoch kaum oder gar nicht garantiert. Die o.g. Problematik wurde bei der Festlegung der neuen Verkehrsregelung offensichtlich nicht berücksichtigt und auch nicht in die Planungen miteinbezogen. Aus unserer Sicht ist es unabdingbar, dass die Verkehrsführung in der Bogenschützenstrasse im	Die politische Vorgabe der Reduktion des MIV auf dem Bubenbergrasse erfordert eine wesentliche Anpassung des Verkehrsregimes und teilweise die Reduktion von Abbiegebeziehungen im Bereich des Bubenbergrasses und des Knotens Laupenstrasse / Schanzenstrasse. Mit dem aktuellen Verkehrsregime ist der Verkehrsfluss gewährleistet und die Knoten funktionieren für sämtliche Verkehrsteilnehmer. Die Bedenken der Post werden ernst genommen, die Situation wird noch einmal geprüft. Aktuell werden zusätzliche Erhebungen zum Verkehrsaufkommen auch im Bereich Bubenbergrasse - Bogenschützenstrasse durchgeführt.

Baustein 1 Umfeld Bubenberg und Baustein 4 Umfeld Zugang Länggasse / Schanzenstrasse			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		heutigen Zustand beibehalten wird. Das heisst, die Wegfahrt über die Bogenschützenstrasse auf den Bubenbergplatz in beide Richtungen muss weiterhin zwingend möglich sein.	
44	Die Post CH AG	Gemäss Kurzdossier für die öffentliche Mitwirkung gilt das Abbiegeverbot von der Laupenstrasse und vom Bubenbergplatz in die Schanzenstrasse nur für den motorisierten Individualverkehr. Von dieser Einschränkung sind der öffentliche Verkehr und der Veloverkehr nicht betroffen. Gibt es allenfalls eine Möglichkeit, dass auch die Benutzer der PostParcTiefgarage sowie die übrigen Zubringer wie Lieferanten und Geschäftskunden des PostParcs den Linksabbieger bzw. die entsprechende Fahrspur mitbenutzen können? [...] Weiter führt das generelle Abbiegeverbot von der Laupenstrasse und vom Bubenbergplatz in die Schanzenstrasse dazu, dass die Erschliessung des PostParcs weiter verschlechtert wird. Die Massnahme wird zu signifikantem Mehrverkehr führen.	Die politische Vorgabe der Reduktion des MIV auf dem Bubenbergplatz erforderte eine wesentliche Anpassung des Verkehrsregimes und teilweise die Reduktion von Abbiegebeziehungen im Bereich des Bubenbergplatzes und des Knotens Laupenstrasse / Schanzenstrasse. Mit dem aktuellen Verkehrsregime ist der Verkehrsfluss gewährleistet und die Knoten funktionieren für sämtliche Verkehrsteilnehmer. Die Bedenken der Post werden ernst genommen, die Situation wird noch einmal geprüft. Aktuell werden zusätzliche Erhebungen zum Verkehrsaufkommen auch im Bereich Bubenbergplatz - Bogenschützenstrasse durchgeführt.
44	Die Post CH AG	Gemäss Präsentation der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün betr. Betriebskonzept ZBBS vom 04. März 2019 wird als Begründung für die Notwendigkeit der kompletten Sperrung der Schanzenstrasse/Schanzenbrücke für den motorisierten Individualverkehr hauptsächlich die in Zukunft notwendige Benützung von Doppelgelenktrolleys auf der Schanzenbrücke vorgebracht. Die behindertengerechte Ausgestaltung der Bushaltestellen führt dazu, dass keine Busbuchten erstellt werden können und der motorisierte Individualverkehr kann haltende Busse somit nicht überholen. Hierzu haben wir folgende Fragen: Ist es effektiv notwendig, dass auf dieser Strecke zukünftig Doppelgelenktrolleys eingesetzt werden müssen? Könnten allenfalls nicht auch herkömmliche Busse verwendet werden? Gibt es effektiv keine Möglichkeiten Busbuchten zu erstellen? Aus unserer Sicht und gemäss Situationsplan in der Präsentation der Direktion für Tief-	Um einen niveaugleichen Einstieg an einer der am stärksten belasteten Halteanlagen der Stadt Bern zu ermöglichen, müssen diese gerade und ohne Einfahren in eine Bucht ausgebildet werden.

Baustein 1 Umfeld Bubenbergrasse und Baustein 4 Umfeld Zugang Länggasse / Schanzenstrasse			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		<p>bau, Verkehr und Stadtgrün vom 04. März 2019 scheint eine Verschiebung der Bushaltestelle in Richtung des Gebäudes PostParc (rosarote Fläche) durchaus möglich. Als Eigentümer der Liegenschaft PostParc sind wir auch gerne bereit entsprechende Varianten zusammen mit der Stadt Bern im Detail zu prüfen. Mit einer Verschiebung der Haltestelle bzw. Erstellung von Busbuchten könnte der Individualverkehr die Busse überholen. Mit der Einsetzung von herkömmlichen Bussen und der Verschiebung der Bushaltestellen in Richtung Gebäude PostParc ist ein Linksabbiegeverbot von der Laupenstrasse in die Schanzenstrasse/ Schanzenbrücke aus unserer Sicht nicht mehr zwingend notwendig oder zumindest nicht für den Zubringerverkehr für die Liegenschaften "PostParc" und "Burgerspital".</p>	
44	Die Post CH AG	<p>Gemäss Kurzdossier zur öffentlichen Mitwirkung ist gemäss Abbildung Nr. 11 im Bereich Laupenstrasse 1 Merkgässli eine Vergrößerung der Fussverkehrsflächen inkl. Erstellung eines neuen Fussgängerstreifens vorgesehen. Der Fussgängerstreifen tangiert das Grundstück Bern Nr. 03/3785 (Merkgässli), welches sich im Eigentum der PostFinance AG befindet. Gemäss Situationsplan scheint eine Landabtretung zu Gunsten der Stadt vorgesehen zu sein. Die Post wurde über dieses Vorhaben bis anhin nicht direkt informiert. Es ist notwendig, dass die entsprechenden Rahmenbedingungen einer solchen allfälligen Landabtretung vorgängig genau abklärt werden. Weiter ist zu prüfen, ob der Stadt Bern alternativ auch nur das Recht zur Erstellung eines Fussgängerstreifens inkl. Fusswegrecht (Dienstbarkeit) eingeräumt werden kann.</p>	<p>Die Vertreter der Post (Herren Kurt Müller und Egon Zaugg) wurden am 7.2.2019 über die Mitwirkungsunterlagen inkl. dem Landerwerb durch das Tiefbauamt informiert. Die Präsentation der Mitwirkung und der Start der Mitwirkung mit dem Hinweis zum Situationsplan und Landerwebsplan wurden mit dem Mail vom 21.2.2019 durch das Tiefbauamt dabei nochmals bestätigt.</p> <p>Die Stadt Bern wird auf die PostFinance zugehen und eine allfällige Landabtretung oder Dienstbarkeitsregelung besprechen.</p>
44	Die Post CH AG	<p>Aufgrund der gemachten Ausführungen bitten wir Sie höflich, auf folgende Massnahmen zu verzichten:</p>	<p>Die politische Vorgabe der Reduktion des MIV auf dem Bubenbergrasse erfordert eine wesentliche Anpassung des Verkehrsregimes und teilweise die Reduktion von Abbiegebeziehungen im Bereich des Bubenbergrasses und</p>

Baustein 1 Umfeld Bubenbergr und Baustein 4 Umfeld Zugang Länggasse / Schanzenstrasse			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		<p>- Drehung des Einbahnregimes in der Bogenschützenstrasse. Die Verkehrsführung in der Bogenschützenstrasse soll im heutigen Zustand beibehalten werden.</p> <p>- Verzicht auf das generelle Abbiegeverbot von der Laupenstrasse und vom Bubenbergrplatz in die Schanzenstrasse. Zumindest für den Zubringerdienst der Liegenschaften "PostParc" und "Burgerspital" soll diese Verkehrsführung weiter möglich sein.</p>	<p>des Knotens Laupenstrasse / Schanzenstrasse. Mit dem aktuellen Verkehrsregime ist der Verkehrsfluss gewährleistet und die Knoten funktionieren für sämtliche Verkehrsteilnehmer. Die Bedenken der Post werden ernst genommen, die Situation wird noch einmal geprüft. Aktuell werden zusätzliche Erhebungen zum Verkehrsaufkommen auch im Bereich Bubenbergrplatz - Bogenschützenstrasse durchgeführt.</p>
44	Die Post CH AG	<p>Die Tiefgarage der Liegenschaft PostParc umfasst im heutigen Zeitpunkt 273 Einstellhallenplätze. Nach Realisation der neuen Personenunterführung (sog. Westpassage) durch die SBB wird sich die Anzahl der Einstellhallenplätze auf 161 PP reduzieren.</p> <p>Gemäss Gesamtbaubewilligung vom 12. März 2010 hat die Erschliessung des PostParcs und somit der o.g. PP via der Kleinen Westtangente zu erfolgen. Zusätzlich ist die Tiefgarage auch über die Schanzenstrasse mittels Rechtsabbiegen auf die Bogenschützenstrasse (Einbahnregime Richtung Osten) erreichbar. Seitens der Stadt Bern besteht gestützt auf den Umweltverträglichkeitsbericht vom 14. Januar 2008 der Buchhofer Barbe AG, Zürich die Projektaufgabe, dass nur Ausfahrten aus der Bogenschützenstrasse auf den Bubenbergrplatz in beide Richtungen gestattet sind.</p> <p>Auf der Ebene der Bogenschützenstrasse bei der Rampe zur Tiefgarage des PostParcs befindet sich zudem der Geschäftskundenschalter der Post. Die Erschliessung dieses Grosskundenschalters erfolgt analog wie diejenige zur Tiefgarage.</p> <p>Das o.g. Verkehrsregime wurde nach umfassenden Abklärungen und ge-</p>	<p>Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p>

<b>Baustein 1 Umfeld Bubenberg und Baustein 4 Umfeld Zugang Länggasse / Schanzenstrasse</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
		<p>stützt auf diverse Verkehrsgutachten inkl. die vorgenannte Hauptuntersuchung Umweltverträglichkeit vom 14. Januar 2008 in dieser Form bewilligt.</p> <p>Aus unserer Sicht hat sich die vorliegende Erschliessung des PostParcs durch den Individualverkehr, die Geschäftskunden der Post sowie Anlieferungen von Lieferanten/Mietern des PostParcs sehr gut bewährt. Insbesondere wird durch die heutige Wegfahrt aus der Bogenschützenstrasse in Richtung des Bubenbergplatzes das Nadelöhr bei der Kreuzung Schanzenstrasse / Bogenschützenstrasse infolge Fussgängerstrom zu den Stosszeiten nicht noch weiter verschärft bzw. die sensible Stelle wird dadurch grundsätzlich umfahren und die Ausfahrt kann ungehindert über den Bubenbergplatz in zwei Richtungen stattfinden.</p>	
45	Dr. Meyer Immobilien AG	<p>Der Fussgängerstreifen soll nicht - wie gemäss der Abbildung 12/13 geplant - verschoben, sondern an seinem heutigen Standort (blauer Pfeil) oder noch besser beidseitig realisiert werden. Als Vorteile des heutigen Standortes sehen wir die direkte Verbindung zum Bubenbergzentrum, den kürzeren Weg zur neuen Bahnhofunterführung im Bereich des Bubenbergplatzes 10, die kürzere und sicherere Verbindung zum PostParc sowie kürzere Wartezeiten für die Rechtsabbieger in die Bogenschützenstrasse.</p>	<p>Damit die Spuren/Aufstellflächen (Bus/MIV) stadteinwärts verlängert werden können, muss der Fussgängerstreifen auf die Seite Bahnhofplatz verschoben werden.</p> <p>Zudem wurde mit der weiteren Projektierung die Busquerung Bubenbergplatz / Hirschengraben wieder auf die Höhe Bubenbergplatz 8 verschoben (in der Mitwirkungsauflage war dies auf der Seite Burgerspital vorgesehen). Somit ist neu zwischen Fussgängerstreifen und Bahnhofplatz auf dem Mittelstreifen keine störende Querung mehr für die Fussgänger vorhanden.</p>
45	Dr. Meyer Immobilien AG	<p>Die heutige Anlieferung über die Bogenschützenstrasse ist für unsere Mieter, unter anderem den Migros Supermarkt, von entscheidender Bedeutung. Diese Anlieferung muss während der gesamten Bauzeit aufrechterhalten werden. Gegen das zukünftig geplante Verkehrsregime mit der direkten Einfahrt über den Bubenbergplatz ist grundsätzlich nichts einzuwenden, vorausgesetzt, dass das Abbiegen der grossen Lastwagen tatsächlich möglich, aus Sicherheitsgründen unbedenklich und zeitlich nicht</p>	<p>Die Anlieferung wird während der gesamten Bauzeit ermöglicht; evtl. kann der Halteort variieren. Aus den Arbeiten ZBBS entstehen nur geringfügige Beeinträchtigungen. Massgebender sind die Einflüsse der Projekte Neubau Bubenbergzentrum 10/12 und Publikumsanlagen</p> <p>Das Abbiegen für den Schwerverkehr in die Bogenschützenstrasse ist möglich und im Schleppkurvenplan (90629_500.pdf) dargestellt. Dazu wird der östliche Rand bei der Einfahrt angepasst. Diese Zufahrt ist sicher und wird zeitlich nicht eingeschränkt.</p>

<b>Baustein 1 Umfeld Bubenbergrasse und Baustein 4 Umfeld Zugang Länggasse / Schanzenstrasse</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
		eingeschränkt ist. Die Breite des Anlieferungstreifen für das Bubenbergrassezentrum ist an die Bedürfnisse der Mieter, insbesondere des Migros Supermarktes anzupassen und soll eine Mindestbreite von 3 m betragen. Um die Logistik zu vereinfachen, soll in diesem Bereich auf Niveauunterschiede verzichtet werden. Durch die enge Anlieferung wird die Gebäudeecke gemäss rotem Pfeil in obiger Abbildung öfters von Lieferanten beschädigt. Hierbei wird eine gemeinsame Lösung im Trottoirbereich gewünscht.	Die Anlieferungsfläche bzw. das Layout in der Bogenschützenstrasse wird im Rahmen des Bauprojekts aus Drittgründen überarbeitet. Dabei ist die Anlieferungsfläche aus Gründen der Behindertengerechtigkeit (BehiG) taktil erkennbar vom Gehbereich abzutrennen. Eine Verbreiterung der Anlieferungsfläche auf 3.0 m bringt keinen Mehrwert und wird abgelehnt. Betreffend dem Anfahren der Gebäudeecke ist die Stadt bereit, eine Lösung auf dem Gehweg zu prüfen. Allerdings werden dabei die Anlieferung und der Personenfluss nach einer ersten Analyse beeinträchtigt.
46	Genossenschaft Migros Aare (GMAA)	Als mittel- bis langfristiges Ziel hat sich die Stadt Bern einen vom MIV verkehrsberuhigten, respektive verkehrsfreien Bahnhofplatz gesetzt. Es ist dabei sicherzustellen, dass der Wirtschaftsverkehr (Anlieferung) nach wie vor den Bahnhofplatz passieren kann. Falls dies nicht gewährleistet werden kann, müsste als Option ein Linksabbiegen vom Bubenbergrasseplatz in die Bogenschützenstrasse erlaubt werden.	Die Erreichbarkeit für den Wirtschaftsverkehr wird weiterhin gewährleistet. Im Rahmen ZBBS ist nicht vorgesehen, den Bahnhofplatz/Bubengergplatz für den Wirtschaftsverkehr zu sperren. Die Prüfung eines autofreien Bahnhofplatzes ist ein (zusätzlicher) Prüfauftrag des Stadtrates, welcher ausserhalb des Projekts ZBBS bearbeitet wird. Ein Linksabbiegen vom Bubenbergrasseplatz in die Bogenschützenstrasse wird im Rahmen des Bauprojekts nochmals vertieft geprüft.
46	Genossenschaft Migros Aare (GMAA)	Es ist geplant das Verkehrsregime in der Bogenschützenstrasse zu "drehen": die Einfahrt soll neu via Bubenbergrasseplatz, die Ausfahrt mit Rechtsabbieger in die Schanzenstrasse erfolgen. Die Genossenschaft Migros Aare ist von dieser Verkehrsmassnahme direkt betroffen, da sich die Anlieferung der Migros Bern-Bubenbergrasse im nördlichen Bereich und die Anlieferung der Migros Bernehrstoffel im östlichen Bereich der Bogenschützenstrasse befinden. Grundsätzlich sehen wir im neu "gedrehten" Verkehrsregime Bogenschützenstrasse keine negativen Auswirkungen für die Migros-Anlieferung, sofern die Anlieferungsbereiche jederzeit erreichbar und die Wegfahrt über die Schanzenstrasse sichergestellt ist. Gerne würden wir mittels Fahrversuch testen, ob das Abbiegemanöver mit den Migros-Lastwagen auch in Wirklichkeit funktioniert. Vorgängig bitten wir Sie, uns die entsprechenden Pläne mit den Schleppkurven zuzustellen. Es	Die entsprechenden Schleppkurven wurden im Dossier bereits nachgewiesen, können der Migros aber noch spezifisch abgegeben werden. Auch der Fahrversuch kann durchgeführt werden. Bitte teilen Sie uns den entsprechenden Kontakt mit. Die Anlieferungsfläche bzw. das Layout in der Bogenschützenstrasse wird im Rahmen des Bauprojekts aus Drittgründen überarbeitet. Dabei ist die Anlieferungsfläche aus Gründen der Behindertengerechtigkeit (BehiG) taktil erkennbar vom Gehbereich abzutrennen. Eine Verbreiterung der Anlieferungsfläche auf 3.0 m bringt daher keinen Mehrwert.

<b>Baustein 1 Umfeld Bubenbergrasse und Baustein 4 Umfeld Zugang Länggasse / Schanzenstrasse</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
		<p>ist vorgesehen die bestehende Haltebuchse der Anlieferung der Migros Bern-Bubenbergrasse auf 22. 77m x 2.5m zu verkleinern und nach Norden zu verschieben. Die kleinräumige Anlieferungs-Verschiebung nach Norden stellt für die Migros Aare kein Problem dar. Die Verschmälerung auf 2.5m hingegen ist unzweckmässig, da die Migros-Kühl-LKWs (inkl. Aussenspiegel) deutlich breiter sind. Aus Sicherheitsgründen beantragt die Genossenschaft Migros Aare infolgedessen eine minimale Breite der Anlieferung von 3.0m. Für die Migros Aare ist es essentiell, dass die Zu- und Wegfahrt sowie das Ent- und Beladen der LKWs einwandfrei funktioniert, ansonsten kann die Migros-Filiale Bern-Bubenbergrasse nicht betrieben werden. Es ist daher sicherzustellen, dass beide Anlieferungen jederzeit genutzt, respektive angefahren werden können. Eine Beschränkung der bestehenden Anlieferungszeiten ist aufgrund der beschränkten Liftkapazität und LKW-Grössen nicht möglich und für uns inakzeptabel. Gemäss "Blatt Ost Bubenbergrasse / Situation mit FIEichen 1 :200" weist der Bereich der Anlieferung der Migros Bern-Christoffel eine weisse Schraffur auf. In der Legende fehlt eine entsprechende Bedeutung dieser Schraffur. Es ist demzufolge im Situationsplan zu präzisieren, welche Funktion/Bedeutung die weisse Schraffur hat.</p>	
46	Genossenschaft Migros Aare (GMAA)	<p>Die Bogenschützenstrasse soll neu als Begegnungszone mit Tempo 20 gestaltet werden. Damit die Anlieferung mit den LKWs und das Abladen mit dem Palettrolli nach wie vor optimal funktionieren, ist auf Niveauunterschiede im Bereich der Bordsteinkanten zu verzichten und es ist ein absatzfreier und ebenerdiger Anlieferungsbereich zu realisieren.</p>	<p>Die Anlieferungsfläche bzw. das Layout in der Bogenschützenstrasse wird im Rahmen des Bauprojekts aus Drittgründen überarbeitet. Dabei ist die Anlieferungsfläche aus Gründen der Behindertengerechtigkeit (BehiG) taktil erkennbar vom Gehbereich abzutrennen.</p>
46	Genossenschaft Migros Aare (GMAA)	<p>Besucher der Welle 7 benützen heute die Einstellhalle des Postparcs (Ein- und Ausfahrt über Bogenschützenstrasse). Es ist darauf zu achten, dass auch künftig die Ein- und Ausfahrt zur Einstellhalle jederzeit gewährleistet ist.</p>	<p>Die Ein- und Ausfahrt in die Einstellhalle ist während der Realisierung und auch danach sichergestellt.</p>



<b>Baustein 1 Umfeld Bubenbergr und Baustein 4 Umfeld Zugang Länggasse / Schanzenstrasse</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
46	Genossenschaft Migros Aare (GMAA)	Bereits heute sind die beiden Anlieferungen für die Fahrerinnen und Fahrer der Migros-LKWs in Bezug auf das Verkehrsaufkommen und die Verkehrssicherheit (Fussgängerinnen und Fussgänger, Velos, Autos) sehr anspruchsvoll. Während des Baus und nach Inbetriebnahme des neuen Bahnhofszugangs Bubenbergr werden noch mehr Personen die umliegenden Strassen frequentieren, was die Anlieferung aus Sicherheitsgründen zusätzlich beeinträchtigen wird. Es ist für die Migros Aare folglich von fundamentalem Interesse, dass während der Umsetzung der geplanten Verkehrsmassnahmen ein frühzeitiger Einbezug und eine enge Abstimmung mit der Bauleitung stattfindet, damit die Anlieferungen sicher und störungsfrei erfolgen können. Eine Einhaltung der bestehenden Anlieferungszelten muss ebenfalls, während und nach der Umsetzung der Verkehrsmassnahmen jederzeit gewährleistet werden.	Dieser Punkt wird für das Projekt ZBBS sichergestellt. Relevant in diesem Thema sind auch die Projekte Neubau Bubenbergrzentrum 10/12 und Publikumsanlagen der SBB. Diese sind direkt mit der SBB zu koordinieren.
47	Grosse Schanze AG	Für die GSAG ist es wichtig, dass die Parkingkunden (918 Parkplätze!) möglichst direkt zur Einfahrt gelangen. Durch das Linksabbiegeverbot bei der Laupenstrasse in Richtung Schanzenbrücke müssen die Parkingkunden neue Wege fahren. Im heutigen Projekt sind keine baulichen Massnahmen vorgesehen, die Bülhbrücke oder die Stadtbachstrasse aufzuwerten. Der VR befürchtet daher entsprechende Rückstaus auf dieser Achse, was zu Frequenzabnahmen und in der Folge zu tieferen Einnahmen führen wird.	Die Achse Stadtbachstrasse - kleine Westtangente als Teil der Verlagerungsrouten wird gemäss Prognose gegenüber heute auf der Stadtbachstrasse entlastet (Stadtbachstrasse heute ca. 7'850 Fahrten pro Werktag, mit ZBB ca. 6'000 Fahrten pro Werktag). Auf der kleinen Westtangente nimmt der Verkehr minim zu (heute 10'350 DWV, mit ZBB 11'000 DWV). Der Verlagerungsverkehr überlagert sich mit einer generellen Tendenz der MIV-Abnahme, welche auch der Zielsetzung des STEK entspricht. In der Bilanz resultiert also auf der Achse eine leichte Verkehrsabnahme. Eine Aufwertung der Achse ist somit nicht erforderlich. Die Erschliessung des Parkings bleibt gewährleistet.
47	Grosse Schanze AG	Es ist aufzuzeigen, wie viele Benutzer der Grossen Schanze durch den Wegfall der Abbiegemöglichkeiten Laupenstrasse und Bubenbergrplatz in die Schanzenstrasse betroffen sind. Antrag: Verkehrszählung ab 06.30 Uhr - 19.30 Uhr, pro Stunde. Weshalb ist auf der Laupenstrasse die Links-	Die Menge der vom Linksabbiegeverbot betroffenen Parking-Kunden wird erhoben. Das MIV-Linksabbiegeverbot ist erforderlich, weil der Knoten Bubenbergr-

<b>Baustein 1 Umfeld Bubenbergrasse und Baustein 4 Umfeld Zugang Länggasse / Schanzenstrasse</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
		abbiege-Möglichkeit auf der Abbiegespur, die es für die Postautoverbindung sowieso braucht, nicht auch für die Zufahrt zum Bahnhofparking möglich?	platz und auch die Achse Schanzenstrasse mit den zusätzlichen Anforderungen durch ZBB 2025 nur so, hart an seiner Belastungsgrenze, betrieben werden kann.
48	Hotel-Restaurant-Theater NATIONAL	Die Zufahrt und Wegfahrt für Lieferanten, Gäste, Angestellte und Taxis zum Hotel-Restaurant-Theater & Kinobetrieb NATIONAL muss jederzeit gewährleistet sein und darf nicht eingeschränkt werden (Dienstleistungsbetrieb).	Die Zu- und Wegfahrt zum Betrieb während der Umsetzung/Realisierung und im Endzustand wird gewährleistet. In welcher Form kann in dieser Projektphase noch nicht abschliessend definiert werden.
48	Hotel-Restaurant-Theater NATIONAL	Wir hoffen aber auch, dass die Seilerstrasse und die Maulbeerstrasse nicht zusätzlichen Verkehr erhalten wird. Das Nadelöhr Hirschengraben/Effingerstrasse (Tramschienen) sollte zum Schutz der Velofahrer dringend verbessert werden.	Die Seilerstrasse und die Maulbeerstrasse sind als Umfahrungsrouten nicht attraktiv. Es ist nicht mit Schleichverkehr zu rechnen. Der Knoten Hirschengraben/Effingerstrasse ist heute für Velofahrende nicht ideal gelöst. Im Rahmen der Erschliessung Velostation Hirschengraben sind Verbesserungen vorgesehen, welche im Rahmen des Bauprojekts noch weiterbearbeitet werden.
51	SBB Immobilien AG	Die Anlieferung der Liegenschaft BBZ 8-12 via Bogenschützenstrasse muss zwingend weiterhin gewährleistet und berücksichtigt werden.	Die Anlieferung der Bogenschützenstrasse ist via Bubenbergrasse sichergestellt.
51	SBB Immobilien AG	Höhenverhältnisse bei der Bogenschützenstrasse sind für den Neubau BBZ 10-12 schwierig (die Raumhöhe der Laube in Nordwestecke ist knapp). Aus Sicht Neubau BBZ 10-12 dürften die heutigen Koten nicht angehoben werden. Die Umsetzung der Verkehrsmassnahmen muss mit Bauablauf BBZ und APBB koordiniert sein. Leitung der Personenströme schwierig (Sitzungsgefäss existiert, Tiefbauamt hat den Lead)	Die Koordination der Projekte ZBBS und Bubenbergrassezentrum 10/12 zwischen SBB und der Stadt Bern erfolgt in den entsprechenden Projektgremien. Die Themen werden gemeinsam bearbeitet.
53	UC Buchschacher	Auf die Entfernung der drei bestehenden Bäume (Spitzahorn) vor der Liegenschaft Laupenstrasse 4 in Bern sei zu verzichten. [...] Die Teilnahme an der Mitwirkung setzt kein besonderes Interesse voraus. Dennoch weisen wir darauf hin, dass wir als Eigentümer der Liegenschaft Laupenstrasse 4 besonders betroffen sind. Wir haben bereits erwähnt (Rz 2 oben), dass wir gemeinsam Eigentümer der Liegenschaft Laupenstrasse 4	Bäume: Ausgehend von der notwendigen Fahrbahnbreite und vor allem von den Anforderungen an die Personenhydraulik (notwendige Breite für Fussgänger; massgebend ist die Südseite!) vor den Liegenschaften auf der Nord- bzw. der Südseite, ist es notwendig, dass der Baumbestand auf der Nordseite ge-

Baustein 1 Umfeld Bubenbergrasse und Baustein 4 Umfeld Zugang Länggasse / Schanzenstrasse			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		<p>in Bern sind. [...] Vor unserer Liegenschaft befinden sich seit jeher drei teilweise alte, aber immer noch gesunde Bäume (Spitzahorn). Mindestens der mittlere dieser drei Bäume weist eine Grösse (Stammumfang) auf, so dass er unter die Schutzbestimmungen gemäss Art. 3 des Baumschutzreglements der Stadt Bern (BSchR) fällt. [...] Fast direkt anschliessend an diese Ahornbäume (westlich, Richtung Inselspital) befindet sich eine Haltestelle von Bernmobil (Haltestelle „Hirschengraben“ der Buslinie 11 Richtung Neufeld). [...] Neu ist geplant, diese Bahnlinie zu verlängern (auf die fast doppelte Länge). Als Folge davon sollen die Bäume beseitigt werden. Eine Ersatzpflanzung ist auf der gegenüberliegenden Strassenseite vorgesehen (schräg versetzt; vgl. zum Ganzen die Abb. Nrn. 10 und 11 auf S. 14 des „Kurzdossier für die öffentliche Mitwirkung“). [...] Gegen die Beseitigung dieser drei (teilweise) alten Bäume, die den Charakter der Strasse und auch unserer Liegenschaft mitbestimmen, setzen wir uns mit der vorliegenden Eingabe zur Wehr. [...] Gemäss Art. 4 Abs. 1 lit. e BSchR ist die Beseitigung von Bäumen nur zulässig, wenn „eindeutig überwiegende öffentliche oder private Interessen“ es erforderlich machen. [...] Wenn man die Regeln des BSchR auf den konkreten Sachverhalt anwendet, gelangt man zum Ergebnis, dass die dort verlangte Erforderlichkeit nicht gegeben ist. Nämlich: Zunächst ist nicht nachvollziehbar, weshalb die Haltestelle „Hirschengraben“ von Bernmobil in einem Ausmass vergrössert werden muss, so dass eine Entfernung der Bäume notwendig wird. Die zwingende Erforderlichkeit einer solchen Massnahme kann schon deshalb ausgeschlossen werden, weil die Haltestelle der gleichen Buslinie auf der gegenüberliegenden Strassenseite nicht vergrössert werden soll. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb der Bus je nach Fahrtrichtung verschiedenen grosse Haltestellen benötigen soll. Aber selbst wenn man davon ausgehen würde, dass die Vergrösserung der Bushaltestelle (nur auf der einen</p>	<p>rodet und auf der Südseite ersetzt wird. Gleichzeitig kann die Busbucht aufgrund der notwendigen Behindertengerechtigkeit (niveaugleicher Einstieg bedingt gerades Anfahren) nicht erhalten werden.</p> <p>Hinweis: Die Bushaltekante stadtauswärts wird nicht verlängert oder für zwei Busse ausgebaut. Aufgrund des neu angeordneten Fussgängerstreifens vor der Liegenschaft 10 erfolgt lediglich eine Verschiebung von ca. 3-4 m in Richtung Bahnhof. Die Darstellung im Plan zeigt lediglich den Platz für einen zweiten einfahrenden Bus, welcher dann den offiziellen Haltepunkt anfährt.</p>

Baustein 1 Umfeld Bubenberg und Baustein 4 Umfeld Zugang Länggasse / Schanzenstrasse			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		<p>Strassenseite) zwingend erforderlich wäre und im öffentlichen Interesse liegen würde, könnte auf eine Beseitigung der Bäume verzichtet werden. Unter diesen Umständen bestünde nämlich die Möglichkeit, die Bushaltestelle weiter in die Strasse zu versetzen (denn eine Verengung der Laupenstrasse ist ohnehin geplant). Wenn wir die Abbildungen Nrn. 10 und 11 richtig interpretieren, sieht schon der aktuelle Planungsstand vor, dass die Bushaltestelle Richtung Strassenmitte (von den Häusern entfernt) verschoben werden soll. Eine nur geringfügige zusätzliche Verschiebung der Haltestelle Richtung Strassenmitte (wozu genügend Platz vorhanden wäre) würde es erlauben, die Bäume zu bewahren und die Haltestelle dennoch zu vergrössern (wenn dafür eine zwingende Notwendigkeit bestehen sollte, die für uns aber nicht erkennbar ist). [...] Folglich besteht kein Grund, die drei (teilweise) alten, aber gesunden Ahornbäume vor der Liegenschaft Laupenstrasse 4 in Bern zu entfernen.</p>	
54	Universität Bern	<p>Verkehrsorganisation im Umfeld des neuen Bahnhofzugangs Länggasse (Kurzdossier S. 17/25): Heute bestehen bei der Kreuzung Schanzeneckstrasse/Sidlerstrasse zu Länggassstrasse zwei Fussgängerstreifen. Neu ist vorgesehen, den Fussgängerstreifen unterhalb (südlich) der Kreuzung aufzuheben. Die Universität bittet die Stadt, diese Aufhebung nochmals zu prüfen, da dieser Fussgängerstreifen sehr intensiv frequentiert wird: Die Schanzeneckstrasse/Sidlerstrasse verbindet die universitären Gebäude UniS (Schanzeneckstrasse 1), Verwaltungsgebäude H6 (Hochschulstrasse 6), Uni Hauptgebäude (Hochschulstrasse 4), Exakte Wissenschaften (Sidlerstrasse 5) und Mensa/Cafeteria (Gesellschaftsstrasse 2/6. In allen Gebäuden ausser dem H6 sind Unterrichtsräume (resp. die Mensa) untergebracht und entsprechend hoch ist die Zirkulation von Studierenden und Mitarbeitenden auf dieser Achse.</p>	<p>Damit die Postautohaltestelle stadteinwärts auf der Schanzenbrücke auch mit dem neuen Zugang Länggasse auf direktem Weg erreichbar ist, wird auf der Höhe Hochfeldstrasse ein neuer Fussgängerstreifen mit Mittelinsel geplant. Damit dieser Fussgängerstreifen ohne Lichtsignalanlage betrieben werden kann, muss aufgrund der Sichtverhältnisse die Postautohaltestelle Richtung Länggasse verschoben werden. Die Verschiebung der Postautohaltestelle hat zur Folge, dass der heutige Fussgängerstreifen bei der Kreuzung Schanzeneckstrasse/Sidlerstrasse auf der Seite Schanzenstrasse nicht mehr angeboten werden kann. Dies deshalb, weil der Fussgängerstreifen blockiert wäre, wenn zwei Fahrzeuge von Postauto die Haltestelle bedienen (was öfters vorkommt). Mit der neuen Trottoirüberfahrt bei der Schanzeneckstrasse und Sidlerstrasse ist der bestehende Fussgängerstreifen auf der Seite Falkenplatz mit ca. 10m längerem Weg gut erreichbar und zumutbar.</p>

<b>Baustein 1 Umfeld Bubenbergrasse und Baustein 4 Umfeld Zugang Länggasse / Schanzenstrasse</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
54	Universität Bern	Gestaltung des Aussenraums und Zirkulationsraum im Bereich Grosse Schanze/Sidlerstrasse: Die Achse Sidlerstrasse/Schanzeneckstrasse wird intensiv frequentiert, da sie fünf universitäre Gebäude miteinander verbindet. Zudem ist die Achse ein wichtiger Ort für das Quartier, weil der Raum das Quartier mit dem Bahnhof, der Altstadt und den südlichen Quartieren von Bern verbindet. Die Universität regt an, den Aussenraum Grosse Schanze / Einsteinterrasse / Sidlerstrasse in einem gemeinsamen Prozess mit Stadt, Kanton, Universität, Grosse Schanze AG und der Quartierbevölkerung zu beplanen. Umsetzungszeitpunkt ca. 2026 -> Fertigstellungszeitpunkt des Bahnhofzugangs Länggasse	Die Stadt Bern begrüsst die Initiative der Universität zu einer gemeinsamen Planung der Gestaltung des Raum Grosse Schanze. Innerhalb der Stadt Bern liegt die Federführung bei Stadtgrün Bern bzw. beim Stadtplanungsamt. Die Planung erfolgt nicht im Rahmen der Verkehrsmassnahmen ZBB. Das Tiefbauamt als federführende Stelle ZBBS wird die Eingabe an die zuständigen Stellen weiterleiten.
55	Bahnhof Parking AG	Es fällt auf, dass im Kurzdossier die Grosse Schanze und mit ihr die Parkieranlagen Bahnhof Parking, SBB Kurzparking und Kurzparking PostParc mit keinem Wort erwähnt werden. Diese erfüllen eine sehr wichtige Aufgabe als Bahnhof-Zubringer, wie auch für die Wirtschaft im Bereich Bahnhof und obere Altstadt. Die geplanten Verkehrsmassnahmen (Pt. 6.2., Baustein 1), vor allem das geplante Linksabbiegeverbot von der Laupenstrasse auf die Schanzenbrücke, wird die Erreichbarkeit aller drei Anlagen sehr stark einschränken. Besucherinnen und Besucher aus dem Süden und Westen der Stadt sowie solche ab Autobahnausfahrt Bern-Forsthaus werden gezwungen sein, über den Inselplatz, die Bühlbrücke und die verkehrsberuhigte Stadtbachstrasse zu den erwähnten Parkierungsmöglichkeiten zu gelangen. Es ist mit massiven Einbussen sowohl bei den Einfahrten wie auch bei den Einnahmen zu rechnen.	Die Erschliessungsrouten werden durch die Abbiegeeinschränkungen angepasst. Der dadurch entstehende Mehrweg ist grossräumig betrachtet jedoch marginal. Es entstehen keine wesentlichen Änderungen für die Erreichbarkeit der Parkieranlagen (ausgenommen sehr lokaler Quell-/Zielverkehr). Erhebungen haben zudem gezeigt, dass bereits heute die Mehrheit der Zufahrten zu den Parkings via die beiden Achsen Stadtbachstrasse und kleine Westtangente erfolgen und nicht via die Schanzenbrücke.
55	Bahnhof Parking AG	Massnahmen Zugang Länggasse: Nur solange sie nicht einseitig zu Lasten des MIV gehen.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
58	Parkleitsystem Bern AG (Bern Parking)	Diese vorgeschlagenen Massnahmen (Baustein 1) stellen aufgrund des Linksabbiegeverbots von der Laupenstrasse/Bubenbergrasse zur Schan-	Die Verkehrsmassnahmen ZBB reagieren auf die neue Situation mit der Bahnhofentwicklung und dem neuen Zugang Bubenbergrasse. Die angesproche-

Baustein 1 Umfeld Bubenbergrasse und Baustein 4 Umfeld Zugang Länggasse / Schanzenstrasse			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		<p>zenstrasse eine massive Verschlechterung der Erreichbarkeit des Bahnhofs für den motorisierten Individualverkehr dar. Die Bühl- und (verkehrsberuhigte) Stadtbachstrasse werden mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen belastet. [...] Wie bereits im Rahmen unserer Stellungnahme zum STEK 2016 erläutert, sind wir überzeugt davon, dass Lösungen gefunden werden können, welche ein Nebeneinander von motorisiertem Individualverkehr, öffentlichen Verkehrsmitteln, Fussgängern und Velofahrern ermöglichen. Die Parkleitsystem Bern AG wurde am 19. Juli 1996 zwecks Einrichtung und Betrieb eines Parkleitsystems für die Stadt Bern zur Reduktion des Parksuchverkehrs mittels optimaler Nutzung des freien Parkraums in den dem System angeschlossenen Parkhäusern gegründet. Das System ermöglicht die frühzeitige Information über die Parkraumbelastung und Anzeige der effektiven Belegungssituation in den Parkhäusern. Die Gesellschaft kann ferner Massnahmen ergreifen oder unterstützen, welche geeignet sind, die Attraktivität der Innenstadt von Bern zu fördern. Demzufolge ist die Parkleitsystem Bern AG bestrebt den motorisierten Individualverkehr in der Stadt Bern in möglichst geringem Rahmen zu halten und - indem der motorisierte Individualverkehr effizient gelenkt wird - umweltbelastenden Parkraumsuchverkehr und Umfahrfahrten (wie bspw. über die verkehrsberuhigte Stadtbachstrasse) durch die Stadt Bern zu unterbinden. Das Parkleitsystem ermöglicht die gezielte Förderung der Umleitung von Durchgangsverkehr auf die Autobahn und gleichzeitig die Erhaltung der Kapazität des Basisnetzes für den motorisierten Individualverkehr, zumal künftig davon auszugehen ist, dass sich der Anteil an elektrisch betriebenen Fahrzeugen erhöhen wird. Weiter ist die Gesellschaft der Auffassung, dass zusätzliche Massnahmen zur Reduktion des Ziel- und Quellverkehrs aus wirtschaftlicher Sicht für die Stadt Bern, insbesondere für den</p>	<p>nen Beschränkungen für den MIV im Bereich Bubenbergrasse / Schanzenstrasse sind dafür zwingend notwendig. Priorität haben dabei der ÖV sowie der Fuss- und Veloverkehr und der Wirtschaftsverkehr im Bahnhofumfeld. Nur so können die zunehmenden Mobilitätsbedürfnisse im beschränkten Stadtraum zukunftsgerichtet bewältigt werden.</p> <p>Die Stadtbachstrasse als Teil der Verlagerungsrouten wird gemäss Prognose gegenüber heute entlastet (heute ca. 7'850 Fahrten pro Werktag, mit ZBB ca. 6'000 Fahrten pro Werktag). Der Verlagerungsverkehr überlagert sich mit einer generellen Tendenz der MIV-Abnahme, welche auch der Zielsetzung des STEK entspricht. In der Bilanz resultiert also eine leichte Verkehrsabnahme. Die Erreichbarkeit des Bahnhofs und des Stadtzentrums ist durchgehend sichergestellt.</p>

<b>Baustein 1 Umfeld Bubenberg und Baustein 4 Umfeld Zugang Länggasse / Schanzenstrasse</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
		Wirtschaftsstandort Bern und dessen KMUs, kontraproduktiv sind. Die Erreichbarkeit der Stadt für den Wirtschaftsverkehr ist zu gewährleisten.	
58	Parkleitsystem Bern AG (Bern Parking)	Das Bahnhofparking sowie die SBB und PostParc Kurzparkings sind von Einfahrtseinbussen betroffen. Verschiedene Signalstandorte des Parkleitsystems müssen kostenpflichtig verschoben und angepasst bzw. verändert werden. Demzufolge wird die Aufhebung dieses geplanten Linksabbiegeverbots von der Laupenstrasse/ Bubenbergplatz zur Schanzenstrasse beantragt, damit die Zufahrten von Bahnhof-, SBB- und Post-Parc-(Kurz)Parking wie bis anhin gewährleistet sind.	Zu- und Wegfahrt zum Bahnhof-Parking (mit Ausnahme der Zufahrt Laupenstrasse - Schanzenbrücke) erfolgt gleich wie heute, teilweise auf anderen Routen. Diese neue Verkehrsführung ist erforderlich, um einen geregelten Betrieb des Knotens sicherstellen zu können. Die Wegweisung wird entsprechend angepasst.
67	Drzimalla Paul	Abgesehen vom Zufahrtsverbot (s.o.) Der Elefant im Raum heisst ÖV: Ohne zweite Tramachse wird zwischen Hirschengraben und Bahnhof weiterhin Stau sein. Nicht von Autos, sondern von Trams und Bussen, die sich queren und einreihen müssen. Das sage ich als Fussgänger und Velofahrer. Am meisten aufpassen (am Hirschengraben) muss ich nicht auf den Autoverkehr, der relativ vorhersehbar auf Laupen- und Schanzenstrasse fährt, sondern auf Busse, die aus dem Nichts auftauchen und die Tramwand, die man zu Spitzenzeiten nur mit gutem Timing und fitten Beinen durchbricht.	Die Verkehrsmassnahmen ZBB reagieren hauptsächlich auf die neue Situation mit der Bahnhofentwicklung und dem neuen Zugang Bubenberg. Das Zusammenwirken zwischen Bahn und städtischem ÖV wird damit massgebend verbessert, vor allem in Bezug auf den ÖV-Teilnoten Hirschengraben. Das Betriebskonzept zeigt auf, wie die sehr knappe Verkehrsfläche optimal genutzt werden kann, indem die Verkehrsmittel entsprechend ihrer Flächeneffizienz priorisiert werden. Um die erwartete Zunahme im ÖV, insbesondere auch die Zunahme der Ein- und Aussteiger im Bereich Bubenbergplatz/Hirschengraben, ohne Störung des Gesamtverkehrs bewältigen zu können, ist eine Reduktion des Motorfahrzeugverkehrs auf dem Bubenbergplatz zwingend erforderlich. Massnahmen wie die neue Personenunterführung dienen dazu, die Kapazität in diesem Raum zu erhöhen und damit allen Verkehrsarten mehr Platz/Zeit zu verschaffen.
67	Drzimalla Paul	Skeptisch bin ich einzig bei der Veloführung vom Bahnhof Richtung Länggasse – dort, wo das Bollwerk von rechts nach links gequert wird. Nicht, dass man die Lorrainebrücke für Velos «entschärft», und dann am Bollwerk dieselbe Situation wieder schafft.	Zum Abbiegen vom Bollwerk Richtung Henkerbrünnli - sofern das Anliegen richtig verstanden wird - wird es verschiedene Möglichkeiten geben. Für weniger geübte Velofahrende bietet sich das indirekte Linksabbiegen beim Knoten Schützenmattstrasse an.

Baustein 1 Umfeld Bubenbergrasse und Baustein 4 Umfeld Zugang Länggasse / Schanzenstrasse			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
69	Flückiger Julian	Aus meiner Sicht zu wenig konsequent. Die Schützenmatte bleibt so isoliert vom Rest der Innenstadt. Eine weiterreichende Reduktion der befahrbaren Fläche zugunsten des Fussverkehrs sowie ein durchlässigeres Bollwerk im Raum Schützenmatte würden Abhilfe verschaffen. Zudem sind Massnahmen (z.B. Begrünung, auch vertikal) für ein besseres Mikroklima im Raum Bollwerk wünschenswert. Das Bollwerk ist momentan einer der am stärksten durch Feinstaub und Abgase belasteten Orte der Schweiz. Bei einer so umfassenden Umgestaltung des Ortes sollten unbedingt Massnahmen gegen diesen Umstand ergriffen werden.	Eine weitere Spurreduktion zwischen Schützenmatte und Bollwerk ist nicht möglich. Für die zukünftige Nutzung und Gestaltung der Schützenmatte läuft ein separates Verfahren. Dieses Thema ist nicht Gegenstand des vorliegenden Projekts.
71	Fuchs Philipp	Zugang Länggasse: Grundsätzlich kann man den MIV nicht aus dem Perimeter verbannen. Der MIV wird auch in Zukunft ein wichtiger Verkehrsträger bleiben, weswegen ihm auch genügend Platz zugestanden werden sollte.	Kenntnisnahme. Die flankierenden Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung der Länggasse vor Mehrverkehr wird in enger Abstimmung mit der Quartierorganisation QLe weiterentwickelt.
74	Gunsch Matthias	Die Busstation auf der Höhe PostParc und Welle 7 sollte anstelle der jetzigen Taxi-PP verlegt werden. Die Busstation auf der Höhe PostParc und Welle 7 sollte weiter hoch; anstelle der jetzigen Taxi-PP verlegt werden.	Eine Verschiebung der beiden Haltekanten in Richtung Norden ist aus Gründen der notwendigen Kapazitäten der Fussgänger und ÖV-Nutzer (Personenhydraulik; wartende Personen und Transit) nicht möglich.
80	Kuster Matthias	Ohne Einbezug der Planung "Länggasstram" führen diese Massnahmen nur zu kurzfristigen Veränderungen. [...] Die geplante neue Tramlinie in die Länggasse erfordert eine komplett neue Gestaltung des Bubenbergrasses und der Kreuzung Schanzenstrasse / Hirschengraben. Ein neues Trasseemüsste gebaut werden. Man könnte dieses Trassee über die Laupen- und die Belpstrasse weiter an den Kocherpark heranführen. So liessen sich 3 Tramlinien aus dem Hirschengraben herausnehmen und dieser würde dadurch massiv entlastet. Zudem könnte man so die bestehende, lebensgefährliche Haltestelle Kocherpark aufheben und die Velofahrenden hätten an der Kreuzung Effingerstrasse / Bundesgasse mehr Platz und Zeit.	Die geplanten Massnahmen ZBB verbauen ein Länggasstram oder die Führung von Tramlinien über die Laupenstrasse - Belpstrasse zum Kocherpark nicht.



<b>Baustein 1 Umfeld Bubenbergrasse und Baustein 4 Umfeld Zugang Länggasse / Schanzenstrasse</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
81	Laub Carla	Können Sie den Velo- und Busverkehr nicht noch besser trennen? Vorallem stadtauswärts ist es nicht wirklich von Vorteil.	Aufgrund der beschränkt zur Verfügung stehenden Breiten kann eine Trennung nicht umgesetzt werden. Die Fussgängerfläche müsste stark reduziert, die bestehenden Bäume müssten gerodet werden.
83	Laub Marianne	Kann der Bus- /Veloverkehr nicht grundsätzlich getrennt werden? Klare Signalisation/Führung für den Velofahr wäre sicherer.	Aufgrund der beschränkt zur Verfügung stehenden Breiten kann eine Trennung nicht umgesetzt werden. Die Fussgängerfläche müsste stark reduziert, die bestehenden Bäume müssten gerodet werden.
84	Meier Florian	Grundsätzlich etwas unschön, dass das Bubenbergrdenkmal zweimal verschoben werden soll bis es auf dem definitiven/ursprünglichen Standort am Bubenbergrplatz ist. Besser wäre, wenn das Denkmal schon in einem Schritt an den definitiven Standort versetzt werden könnte (was möglicherweise aufgrund der Strasse/Schienen noch nicht möglich ist).	Eine Verschiebung des Bubenbergrdenkmals kann erst nach einer Umgestaltung und Neuorganisation der Nutzungen auf dem Bubenbergrplatz erfolgen.
84	Meier Florian	Etwas neben dem Hirschengraben könnte allenfalls eine Station unter dem Bubenbergrplatz realisiert werden, falls die Tiefbauarbeiten schon vorgezogen und mit ZBB abgestimmt werden. Der Zugang könnte zum Beispiel zwischen Bubenbergrplatz und der südlichen Geschäftsfront oder in der Schwanengasse erstellt werden. Der Anlieferungsstollen für die Christoffel-Unterführung müsste wohl auch angepasst werden. In der Kombination/Abstimmung mit der geplanten Neugestaltung des Bubenbergrplatzes wären möglicherweise sogar geringere oder ähnliche Kosten wie beim Hirschengraben möglich. Falls nicht anders möglich, könnten übergangsweise die Fahrräder beim Hirschengraben bleiben oder eine temporäre Alternative oberirdisch geschaffen werden.	Die Anordnung einer Velostation unter dem Bubenbergrplatz wurde im Rahmen des Vorprojekts auf Stufe Studie überprüft und dokumentiert. Sie würde die archäologischen Bauten im Bereich des alten Murtentors stark beeinträchtigen bzw. stören. Gleichzeitig hätten die dazu notwendigen Zufahrtstrampen einen sehr grossen Eingriff im südlichen Bereich des Bubenbergrplatzes vor dem heutigen Swisscom-Kundenzentrum zur Folge. Im Vergleich hat sich auch gezeigt, dass diese Velostation ein schlechtes Kosten/Nutzen-Verhältnis aufweisen würde. Dies bei einer maximalen Kapazität von ca. 1'000 Parkplätzen auf zwei Etagen. Diese Variante wurde vom Stadtrat im Jahr 2018 abgelehnt.  Ein Belassen der Velo-Parkplätze im Hirschengraben ist aufgrund der zwingend notwendigen Passage und deren Ausgang in den Hirschengraben nicht denkbar, da die Fussgänger den Hirschengraben zum Zirkulieren nutzen.
85	Ozdemir Ali	Man sollte die Möglichkeit überprüfen, die Überführung an der Schanzenstrasse mit dem neuen Zugang Länggasse zu verbinden, wodurch weniger Personen die Strasse überqueren müssen und so das Risiko von	An der Schanzenstrasse besteht keine Überführung. Die aktuell installierte Plattform dient dem Projekt des Tiefbahnhofs als Lager- und Arbeitsplattform und wird nach den Arbeiten wieder rückgebaut.

Baustein 1 Umfeld Bubenberg und Baustein 4 Umfeld Zugang Länggasse / Schanzenstrasse			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		Unfällen sowie Zeitverluste für Passagiere gesenkt werden können. Gleis 9/10 auf 420 Meter verlängern.	
85	Ozdemir Ali	Wäre hier die Überprüfung eines neuen ÖV-Hotspots "Hirschengraben/HB" nicht von Vorteil? Da Bern sich immer mehr zur Tramstadt entwickelt wäre Hirschengraben von der Lage her gar nicht schlecht zum Vorbeugen von verkehrstechnischen Engpässen (ähnlich Zürich). Man könnte auf beiden Seiten des Hirschengrabens Tramhaltestellen bauen, also die Haltestelle auf vier Perrons erweitern (zwei pro Richtung) und so den Verkehrsfluss des ÖV's für die Zukunft zu optimieren. Zudem sollte die Möglichkeit einer Wendeschleife für Trams aus dem Osten näher betrachtet werden.	Der Hirschengraben stellt bereits heute nebst dem Bahnhofplatz und der Postautostation auf der oberen Ebene einen Schwerpunkt des städtischen ÖV dar. Der Hirschengraben ist gleichzeitig eine wichtige Achse für den Fuss- und Veloverkehr. Zudem ist dieser wichtige historische Stadtraum im Schutzperimeter des Unesco-Welterbes. Eine umfassende Untersuchung von Optimierungsmöglichkeiten als ÖV-Schwerpunkt im Rahmen ZBBS zeigte, dass mit der heutigen Konzeption der Haltestelleanordnung bereits ein Optimum erreicht ist. Auf dieser Basis sieht das Projekt ZBB Stadt weitere Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr sowie zur Aufwertung des Stadtraums vor.
91	Vögeli Dominic	Bereits jetzt ist die Stadtbachstrasse gerade im Bereich des Bahnhofs/Kurzparkings überlastet. Diese Änderung wird den Verkehr extrem behindern.	Die Stadtbachstrasse als Teil der Verlagerungsrouten wird gemäss Prognose gegenüber heute entlastet (heute ca. 7'850 Fahrten pro Werktag, mit ZBB ca. 6'000 Fahrten pro Werktag). Der Verlagerungsverkehr überlagert sich mit einer generellen Tendenz der MIV-Abnahme, welche auch der Zielsetzung des STEK entspricht. In der Bilanz resultiert also eine leichte Verkehrsabnahme. Von einer extremen Behinderung des Verkehrs ist somit nicht auszugehen.
95	Geroni Gianfranco	Wenn die Fussgänger und Velofahrer untendurch können, sollte der ÖV, TAXI und Zubringer durchfahren.	Die Befahrbarkeit des Bubenbergplatzes ist weiterhin für ÖV, Taxi und MIV gewährleistet.
96	Graf Daniel	Zugang Länggasse: Es erscheint mir etwas fraglich, dass alle Personen die mit der Bahn kommen nun "plötzlich" im westlichen Teil der Stadt arbeiten. Ich halte die diesbezüglichen Prognosen für etwas sehr grosszügig. Der MIV darf nicht völlig unterbunden werden.	Das Fahrgastaufkommen am Bahnhof Bern wird gemäss den Prognosen der SBB um rund 40% zunehmen. Aus diesem Grund wird beim Bubenbergplatz ein neuer Bahnhofzugang erstellt. Die Haltestelle wird deshalb für Umsteiger von der Bahn auf den städtischen ÖV deutlich attraktiver. Es ist davon auszugehen, dass auch Personen, die im östlichen Teil der Stadt wohnen oder arbeiten, die Haltestelle vermehrt nutzen werden.

Baustein 1 Umfeld Bubenbergrasse und Baustein 4 Umfeld Zugang Länggasse / Schanzenstrasse			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
			Der MIV wird im Rahmen des Projekts ZBB nicht unterbunden. Eine Reduktion ist jedoch zur Gewährleistung der Funktionalität des Knotens Bubenbergrasses zwingend notwendig.
98	Kläy Michel	Zugang Länggasse: Zu einseitig und nicht im Sinne aller Interessen. Muss das ganze Projekt wirklich einseitig nur auf Velo abzielen und den MIV diskriminieren?	Der Zugang Länggasse ist ein wesentlicher Bestandteil des Projekts Publikumsanlagen SBB und bildet den Hauptzugang für Personen, welche aus dem Norden und insbesondere der Universität kommen. Die angrenzende Velostation deckt das Angebot an Veloabstellplätzen für die Velofahrer aus dem Norden und der Länggasse ab.
101	Pestalozzi Pierre	Die Linksabbiegebeziehung Schanzenstrasse → Bubenbergrasse ist für den MIV durchwegs zu sperren (gem. Abb. 8 Kurzbericht) und nicht nur während der HVZ (gem. Text S.19 Kurzbericht).	Es handelt sich hierbei um einen Fehler im Kurzdossier. Die Fahrbeziehung Schanzenstrasse Richtung Bubenbergrasse wird für den MIV durchwegs unterbunden. Auch in den Nebenverkehrszeiten kann diese Fahrbeziehung vom MIV nicht genutzt werden.
101	Pestalozzi Pierre	Auf dem Bubenbergrasse ist eine 5m breite Umweltspur in Fahrtrichtung Bahnhofplatz unnötig resp. sogar gefährlich (Bus soll nicht Velos überholen, sondern am rechten Spurrand bleiben, bevor rechts unter den Baldachin abgebogen resp. bevor an die Haltestelle gefahren wird) → Reduktion Spurbreite auf max. 3.5m und dementsprechend sehr wertvolle Verbreiterung des nordseitigen Trottoirs um 1.5m, was die Anordnung einer lockeren Baumallee erlaubt.	Die im Plan dokumentierte Umweltspur von 4.25m in Richtung Bahnhof wurde nach einem umfangreichen Variantenstudium mit den Fachgremien der Stadt Bern definiert. Aus betrieblicher Sicht macht dieser Sinn, da Busse auch in Richtung Bollwerk verkehren und damit die Velofahrer auch überholen müssen. Im Weiteren ist absehbar, dass der Busbypass in Richtung Baldachin aus betrieblichen Gründen im Rahmen des Bauprojekts verschoben wird.
101	Pestalozzi Pierre	Massnahmen Länggasse: Etappierung der Schutzmassnahmen sinnvoll (Stufe 2 nur zünden, wenn Bedarf evident ist)	Die flankierenden Massnahmen werden nur optional ausgeführt.
102	Ryser Gerhard	Zugang Länggasse: Wollen Sie in der Stadt Bern inskünftig am liebsten lediglich noch Velofahrer als Bewohner?	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
105	Schüpbach Thomas	Zugang Länggasse: unnötig und diskriminierend	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.

<b>Baustein 1 Umfeld Bubenbergrasse und Baustein 4 Umfeld Zugang Länggasse / Schanzenstrasse</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
106	Sommer SMN	<p>Das Einbahnregime in der Bogenschützenstrasse wird gegenüber heute gedreht: Die Einfahrt erfolgt neu über den Bubenbergrasseplatz und ist nur aus Richtung Bahnhofplatz möglich. Die Ausfahrt führt auf die Schanzenstrasse/Schanzenbrücke Richtung Länggasse. (Hört sich sinnvoll an)</p> <p>Die Zufahrt ist nur dem berechtigten Verkehr (Zubringerdienst) gestattet. Der Veloverkehr ist von diesen Einschränkungen nicht betroffen. (Dies wiederum finde ich ungünstig.) So wie ich es verstehe, besteht ein Abbiegeverbot auf die Schanzenstrasse. Wenn ich nun von der Laupenstrasse (Insel) mit dem Auto komme, und zum Bahnhof will, kann ich die Schanzenstrasse nicht rauffahren und kann nicht über Bogenschützenstrasse.</p> <p>Wenn ich es richtig verstanden habe, müsste ich danach bis zur Schützenmatt fahren. Das finde ich ärgerlich. Oder wie komme ich von der Insel her, über die Laupenstrasse zum Bahnhof?</p>	<p>Die Fahrbeziehung Laupenstrasse - Schanzenbrücke wird für den Autoverkehr unterbunden. Die von Ihnen geschilderte Fahrbeziehung ist somit über die Laupenstrasse nicht mehr möglich. Um von der Insel zum Bahnhof zu gelangen, muss neu über die Achse Bühlstrasse - Stadtbachstrasse gefahren werden.</p>

<b>Baustein 2 Passage Hirschengraben inkl. Umgestaltung</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
1	CVP Stadt Bern	Ladenlokale und Geschäfte wären eine Möglichkeit, die Passage zu beleben.	Aufgrund der archäologischen Überreste in der Passage wird eine Vergrößerung und eine zusätzliche Implementierung von Retailflächen voraussichtlich nicht möglich sein. Die Passage wird aber so gestaltet, dass ein Passieren angenehm ist.
1	CVP Stadt Bern	Die CVP unterstützt die Personenpassage. Wir sind der Meinung, dass sie für die Bewältigung der zusätzlichen Verkehrsströme, die Neugestaltung des Raumes und die Zukunft der Mobilität im Perimeter die einzige Option darstellt. In Zukunft sollte, wann immer möglich, aus Sicherheits- und Komfortgründen Mischverkehr vermieden werden. Längerfristig braucht es in der ganzen Stadt eine Entwirrung der überlasteten Kreuzungen, z.B. mittels Unterführungen für Velofahrende, nicht für Fussgänger.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.

<b>Baustein 2 Passage Hirschengraben inkl. Umgestaltung</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
2	EVP	Personenpassage Hirschengraben mit Option Velostation Hirschengraben: Wir begrüßen die geplante Personenpassage sehr und finden, dass es sie unbedingt braucht.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
3	FDP	Ja, wir würden es begrüßen, wenn die Velos auf dem Dach (Weiterziehung der Welle) über den Geleisen abgestellt werden könnten, solange dies nicht den geplanten Verkehr über die Stadtbachstrasse einengt. Ein Eingang südlich der Welle wäre ideal.	Das zukünftige Konzept der Veloparkierung im Raum Bahnhof wird zurzeit erarbeitet. In diesem wird auch die Variante bei der Welle geprüft.
3	FDP	Die Passage erachten wir als notwendig. Mit dieser Passage sollte auch der Strom der Fussgänger so kanalisiert werden können, dass die grosse Mehrheit erst vor dem Adrian von Bubenbergs-Denkmal aus dem Bahnhofareal tritt resp. bereits dort "einsteigt". Dies wird auch eine Entlastung des oberirdischen Verkehrs bringen, da viel weniger Personen den Zebrastreifen benützen werden und somit Grünphasen für ov und MIV angepasst werden können und der Verkehr flüssiger und schneller läuft. In diesem Zusammenhang sind auch die (Teil-)Sperrungen von Strassen neu zu prüfen.	Die Passage ist klar ein notwendiger Bestandteil der Gesamtlösung, um einen wesentlichen Anteil des enormen Fussverkehrsaufkommens auf gleichem Niveau wie die Strasse führen zu können. Die Passage wird selbstverständlich hochwertig und ausreichend dimensioniert konzipiert. Die vielfältigen, sich überlagernden Routen und Frequenzen des Fussverkehrs wurden detailliert untersucht und prognostiziert, auch auf den Erfahrungen Bahnhofplatz / Christoffelunterführung basierend. Die prognostizierte durchschnittliche Verteilung 60/40 ist ein Ergebnis davon, und nicht eine Annahme. Das Schaffen von zusätzlichen Kapazitäten für ÖV und MIV ist nicht möglich.
3	FDP	Dass das Denkmal und auch der Widmann-Brunnen versetzt werden, ist akzeptierbar und zwar im Rahmen einer Gesamtabwägung.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
3	FDP	Wichtig ist, dass es mit der Neugestaltung des Hirschengrabens keinen oberirdischen Veloabstellplatz mehr geben wird. Der Platz soll wieder als Park wahrgenommen werden mit Sitz- und Verweilgelegenheiten.	Dies ist so vorgesehen: Mit Erstellung der Velostation Hirschengraben können die Veloparkplätze auf dem Hirschengraben aufgehoben werden.
4	GFL Stadt Bern	Wenn immer möglich, bevorzugen wir oberirdische Passagen für Fussgänger. Wenn der Zuwachs der Pendlerströme derart stark ausfällt, können wir nachvollziehen, dass eine Personenunterführung Abhilfe notwendig ist. Wir möchten in diesem Zusammenhang insbesondere darauf hinweisen, dass es das mittelfristige Ziel sein soll, den Bahnhofplatz und den	Für den Fussverkehr stehen eine unterirdische sowie eine oberirdische Lösung zur Verfügung. Der autofreie Bahnhofplatz wird im Rahmen eines separaten Stadtratauftrags geprüft.

Baustein 2 Passage Hirschengraben inkl. Umgestaltung			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		Hirschengraben autofrei zu gestalten. Dies würde die Kapazität der oberirdischen Übergänge ebenfalls erhöhen.	
4	GFL Stadt Bern	Im Gegensatz zu den Oberflächen, wie sie auf den publizierten Renderings skizziert sind, fordern wir unversiegelte Oberflächen in der Parkanlage. Angesichts der Klimaerwärmung ist dies sehr wichtig. Für die Neugestaltung des Hirschengrabens ist es für uns zwingend, dass die Grösse und Qualität der heutigen Parkanlage erhalten bleibt, dazu gehören insbesondere auch stattliche Bäume.	Durch die neuen Anforderungen, welche der Hirschengraben zukünftig erfüllen muss (massive Erhöhung Personenströme, Funktion als wichtiger Zugang zum Bahnhof, ev. Velostation), ist ein Mergelbelag wie heute bestehend nicht mehr die geeignete Materialisierung. Sowohl für Passanten, als auch für Betrieb und Unterhalt, muss zumindest für einen Teil der Hirschengraben-Anlage eine andere Belagsform gefunden werden. Allenfalls kann mit einer «halboffenen» Materialisierung eine ideale Lösung für Umwelt und Nutzung gefunden werden. Alte, grosse Bäume weisen gegenüber neuen, kleinen und wenig dichten Bäumen eine erhöhte Qualität sowohl in klimatischer und ökologischer als auch in räumlich-ästhetischer Hinsicht auf. «Baumtrog-Situationen» und eine Versiegelung des Wurzelbereichs (Plattenbelag) verschlechtern die Bedingungen bzw. verbessern die Wachstumsbedingungen für die Bäume gegenüber der heutigen Situation nicht. Dies hat Auswirkungen auf das Stadtklima und die Aufenthaltsqualität. Im Rahmen des weiteren Planungsprozesses wird darauf geachtet, dass möglichst gute Standortbedingungen für die Bäume geschaffen werden. So wird aktuell daran gearbeitet, keine vollumfängliche Versiegelung umzusetzen, sondern eine Materialisierung zu wählen, welche den Bäumen im Wurzelbereich ausreichend Raum sowie eine gute Bewässerung sichert und optimale Wachstumsbedingungen erlaubt, damit die Bäume sich gut entwickeln und rasch einen positiven Einfluss auf das Stadtklima haben. Für die neugepflanzten Bäume werden standortgerechte Bedingungen für einen möglichst zusammenhängenden Wurzelraum geschaffen, damit diese ohne Einschränkungen gedeihen können. Die einzuhaltenden Bedingungen werden im Planungsprozess in enger Zusammenarbeit mit Stadtgrün Bern definiert und weiterbearbeitet. Aufgrund der veränderten Klimabedingungen, von

Baustein 2 Passage Hirschengraben inkl. Umgestaltung			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
			Schädlingsbefall und den Einflüssen der Bewirtschaftung des Stadtraums, ist die Rosskastanie nicht die ideale Baumart für diesen Standort. Neben den höheren Temperaturen machen der Rosskastanie auch die erhöhte Schadstoffbelastung, die Kastanienminiermotte und der Salzeintrag zu schaffen. Daher wird bei einem zukünftigen Baumersatz die Rosskastanie am Standort Hirschengraben durch eine andere Baumart ersetzt werden müssen. Das heisst nicht, dass ein Ersatz der Bäume im Hirschengraben akut ist und umgehend angegangen werden muss, sondern dass die Bäume längerfristig (25 – 50 Jahre) ersetzt werden müssen. Mit der geplanten Umgestaltung des Hirschengrabens, welche auf der Basis der Resultate eines qualitätssichernden Verfahrens umgesetzt wird, wird der Ersatz durch eine standortgerechte Baumart jetzt angegangen. Die Umgestaltung erfolgt aufgrund der Passage, auch wenn keine Velostation realisiert wird.
4	GFL Stadt Bern	Unabhängig davon, ob eine unter dem Hirschengraben eine Velostation gebaut wird, sollen die «provisorischen» Veloparkplätze im Hirschengraben-Park zwingend aufgehoben werden. Bevor ein derartiger Eingriff geplant wird, müsste eigentlich ein konsolidiertes, vereinbartes Zielbild vorliegen, wie der Stadtraum Bahnhof in mittlerer Zukunft (2040) aussehen sollte. Für uns ist zentral, dass schnellst möglich ein solches Zielbild erarbeitet wird. Dieses darf nicht auf den Ergebnissen ZBB beruhen, sondern die Planungen ZBB sollen sich an diesem Zielbild ausrichten.	Wie vom Stadtrat beschlossen, wird intensiv am Zielbild Stadtraum Bahnhof gearbeitet, so dass dem Stadtrat beim nächsten Entscheid aufgezeigt werden kann, dass das vorliegende Projekt ZBBS mit dem Zielbild kompatibel ist.
5	Grün alternative Partei GaP	Völlig ignoriert werden in der Mitwirkung die städtebauliche Bedeutung der Neugestaltung. Der gemeinderätliche Vortrag von 2016 versprach: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Hochwertiges Gesamterscheinungsbild im gegebenen städtebaulichen Kontext;</li> <li>- würdige Orts- und Adressbildung in Bezug auf Altstadt und UNESCO-Weltkulturerbe;</li> <li>- positiver Beitrag zur Funktionalität und Wirkung des öffentlichen Raums;</li> </ul>	Der Projektteil, der die neue Personenpassage und die Neugestaltung des Hirschengrabens (mit Option Velostation) enthält, wurde aufgrund der archäologischen und städtebaulichen Relevanz in einem qualitätssichernden Verfahren erarbeitet: Neben den involvierten Amts- und Fachvorstehern der Stadt Bern, von BERNMOBIL und Energie Wasser Bern (ewb) wurden deshalb auch der Archäologische Dienst des Kantons Bern (AD), ein vom Bun-

Baustein 2 Passage Hirschengraben inkl. Umgestaltung			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		<p>- angemessene und kohärente Gesamtwirkung des Gebäudeensembles Bubenbergzentrum 8 bis 12 und seiner Umgebung. Heute schreibt Uli Huber, 26 Jahre lang Chefarchitekt der SBB im «Bund» vom 26. 03. 2019: «Dass es eine Fussgängerunterführung Richtung Hirschengraben braucht, ist nachvollziehbar. Aber eigentlich müsste man die Gebäude an der Ecke Bubenbergplatz-Schanzenstrasse bis zum Burgerspittel abreißen und an der Kreuzung einen richtigen Bahnhofvorplatz machen. Sonst werden die Reisenden einfach aufs Trottoir ausgespuckt, wie aus einem Hinterausgang. Dabei wird vermutlich die Hälfte der Passagiere dereinst dort ein- und aussteigen. Da fehlt es an einer Gesamtplanung.»</p>	<p>desamt für Kultur (BAK) ernannter externer Experte zum Denkmalschutz sowie je ein externer Experte zu Städtebau, Freiraumplanung und Verkehr beigezogen. Im Verlauf der Projektierung fanden in dieser Zusammensetzung mehrere Workshops statt, an denen auch die Burgergemeinde Bern und SBB Immobilien als Partner teilnahmen. Für den Teilneubau des Bubenbergzentrums (Bubenbergplatz 10 + 12) wurde im Auftrag der SBB ein öffentlicher Architekturwettbewerb durchgeführt. In der Wettbewerbsjury war die Stadt Bern (via Stadtplanung und Hochbau Stadt Bern) vertreten, im Expertengremium – das für die Beurteilung spezifischer Fachgebiete beigezogen wurden – waren Vertreterinnen und Vertreter der städtischen Denkmalpflege, der Verkehrsplanung und des Tiefbauamts dabei. Die Stadt war also beim Projekt für den Teilneubau des Bubenbergzentrums eingebunden und konnte feststellen, dass mit dem auserkorenen Siegerprojekt «Alexander» die von der Stadt gemachten Vorgaben betreffend Orts- und Adressbildung, Erkennbarkeit der Zugangsfunktion zum Hauptbahnhof, Funktionalität und publikumsorientierter Erdgeschossnutzung grösstenteils umgesetzt werden können. Dass die Eigentümer des angrenzenden Gebäudeteils (Bubenbergzentrum 8) aus wirtschaftlichen Gründen keinen Anlass für einen Neubau sehen und deshalb nicht Hand für die Erarbeitung eines Gesamtprojekts geboten haben, ist zwar bedauerlich. Die Stadt Bern wird aber bei einem allfälligen späteren Ersatz des Gebäudes Bubenbergplatz 8 mit geeigneten Rahmenbedingungen darauf hinwirken, dass sich die Gestaltung des Neubaus am Wettbewerbsprojekt «Alexander» orientieren wird.</p>
5	Grün alternative Partei GaP	<p>Der Bubenbergplatz liegt im Perimeter des Weltkulturerbes. Wir verlangen deshalb eine Begutachtung der gesamten geplanten Neugestaltung durch die Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege (EKD). Siehe unsere dringliche Interpellation vom 28.03.2019 «Wie gedenkt der</p>	<p>Die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege (EKD) wurde bereits im bisherigen Verfahren einbezogen. Ihre Einschätzung ist Teil der Mitwir-</p>



Baustein 2 Passage Hirschengraben inkl. Umgestaltung			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		Gemeinderat die städtebauliche Qualität bei der Neugestaltung des Bubenbergplatzes sicherzustellen? Wir unterstützen die in der „Bund“-Kolumne geäußerte Meinung „So tun, als gäbe es keine Alternativen“ <a href="https://www.derbund.ch/so-tun-als-gaebe-es-keine-alternativen/story/18408970">https://www.derbund.ch/so-tun-als-gaebe-es-keine-alternativen/story/18408970</a>	kungsunterlagen zum aktuellen ZBB-Projekt. Im Rahmen des Planungsprozesses Stadtraum Bahnhof Bern werden ebenfalls interne und externe Experten aus dem Bereich Denkmalpflege einbezogen.
5	Grün alternative Partei GaP	Als Zusammenfassung schliessen wir uns dem Leserbrief von Urs Dürmüller im «Bund» vom 22. 03. 2019 an: Mutwillige Zerstörung unserer Stadt Wieso nur sehen die Berner Behörden im SBB-Projekt Ausbau Bahnhof Bern keine Chance zur Verbesserung der städtebaulichen Qualität, sondern einen Anlass, den Unort Bubenbergplatz-Hirschengraben noch hässlicher zu machen, als er schon ist? Wieso müssen die Fussgänger, für welche die Stadt ursprünglich gebaut wurde, in den Untergrund, während der Mobilitätsverkehr, inkl. ÖV oben und im Tageslicht verbleiben darf? Wieso wird das hässliche Gebäude zwischen Burgerspittel und Schanzenstrasse, welches anstelle des prachtvollen Jugendstilbaus erstellt wurde, nicht abgerissen und der gewonnene Boden nicht städtebaulich erfreulicher genutzt? Wieso muss die bescheidene Parkanlage am Hirschengraben zerstört werden, nur damit im Untergrund eine grosse Velostation errichtet werden kann?	Sowohl mit dem Projekt «Verkehrsmassnahmen ZBB Stadt Bern» als auch mit dem Siegerprojekt für den Neubau der Gebäude Bubenbergplatz 10+12 Rechnung wurde dem Anliegen einer hochwertigen Gestaltung Rechnung getragen. Die Pläne zur neuen Personenpassage und zur Neugestaltung des Hirschengrabens wurden im Rahmen eines qualitätssichernden Verfahrens erarbeitet, bei dem ein besonderes Augenmerk auf städtebauliche Aspekte gelegt wurde, und für den Neubau Bubenbergzentrum hat die Stadt die Rahmenbedingungen für ein qualitätssicherndes Verfahren definiert und es wurde ein Architekturwettbewerb durchgeführt. Für die Entwicklung des langfristigen Zielbilds im Stadtraum Bahnhof (inkl. Bubenbergplatz) wurde der Planungsprozess Stadtraum Bahnhof gestartet.
5	Grün alternative Partei GaP	2015 haben wir im Namen der Freien Fraktion des Stadtrates gefragt: Wie kann die Mitbestimmung der Stadt gewährleistet werden, bevor Sachzwänge geschaffen werden? Leider ist die heutige Diskussion von wirklichen oder vorgeschobenen Sachzwängen geprägt. Die Verkehrsprognosen der SBB sind wahrscheinlich viel zu hoch, Regionalkonferenz und Stadt gehen heute von niedrigeren Werten aus. Die Einleitung zur ersten Frage der Mitwirkung behauptet Sachzwänge, die dazu dienen sollen, nur noch die gewünschten Antworten auf die Fragen zuzulassen: „Muss ge-	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.

Baustein 2 Passage Hirschengraben inkl. Umgestaltung			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		baut werden“, „macht notwendig“. Die Mitwirkung basiert auf Suggestivfragen, die Antworten sind deshalb ohne grossen Wert. Über eine Passage ohne Neugestaltung des Hirschengrabens (und ohne Verkaufsflächen) kann man diskutieren. Aber die Verkoppelung lehnen wir ab.	
6	Grünes Bündnis Bern	Umgestaltung des Hirschengrabens: Bei der vorgeschlagenen Umgestaltung des Hirschengrabens, gibt es aus unserer Sicht noch einige Fragezeichen. Laut den Unterlagen soll das Bubenbergsdenkmal dereinst (ab 2035) wieder auf dem Bubenbergplatz zu stehen kommen. Im besten Fall steht das Denkmal also nur 10 Jahre auf dem Hirschengraben. Die Verschiebung des Denkmals ist aber der Hauptgrund, weshalb die Kastanienbäume im Hirschengraben gefällt werden müssen (abgesehen von der Option Velostation). Wir fragen uns deshalb ob die Umgestaltung des Hirschengrabens, welche sehr auf das Denkmal in der Mitte ausgelegt ist wirklich nötig ist. Könnte man den Herrn Bubenberg nicht 10 Jahre in ein Depot stellen und ihm dann einen würdigen Platz an seinem ursprünglichen Ort zuweisen? Die Umgestaltung des Hirschengrabens bedingt, dass die Bäume weiter nach draussen versetzt werden und so sämtliche Bäume ersetzt werden müssen. Die Bäume sind ein sehr prägender Teil des Parks und wenn sie alle gleichzeitig ersetzt werden, wird der Park seinen Charakter über Jahre hinweg verlieren. Nach der Umgestaltung wird der Park keineswegs so aussehen wie auf den Visualisierungen. Die alten Bäume werden durch Winzlinge ersetzt, welche Jahre brauchen, bis zu Schattenspendenden Bäumen herangewachsen sind. Wir würden es darum vorziehen, wenn die kranken Bäume sukzessive ersetzt würden, und nicht alle gleichzeitig.	Die Verschiebung des Bubenbergsdenkmals ist nicht der Grund für die Fällung der Bäume. Während des Planungsprozesses wurden zwei unabhängige Baumexpertisen gemacht. Die bestehenden Bäume sind zum grössten Teil krank (Miniermotte) und weisen teils erhebliche mechanische Schäden im Wurzel- und Stammbereich auf. Eine Ersatzpflanzung ist sinnvoll und drängt sich in den nächsten 20 – 25 Jahren ohnehin auf. In Koordination mit der Lieferbaumschule können die geplanten Baumarten bereits in einer stattlichen Grösse zum Hirschengraben transportiert werden und erfüllen die gestalterischen sowie funktionalen Aspekte von Beginn weg in hohem Masse. Stadtgrün Bern definiert zu gegebenem Zeitpunkt die qualitativen Parameter des Pflanzenmaterials.  Innerhalb des qualitativen Verfahrens, wurde der Umgang mit dem Bubenbergsdenkmal intensiv diskutiert. Es wurde entschieden, dass das Bubenbergsdenkmal als provisorische Lösung in der Mitte des Platzes positioniert wird und, sobald die räumlichen Verhältnisse geschaffen sind, zukünftig an seinen ursprünglichen, korrekten Standort versetzt wird. Eine "Verbannung" in ein Depot ist aus Bauherrensicht keine tragbare Option.
6	Grünes Bündnis Bern	In der Stellungnahme von ISB hält Kristina Bussmann fest, dass sie aus heutiger Sicht die Rentabilität von Retailflächen in der Passage eher kritisch einschätzen. Das GB ist generell kritisch gegenüber Verkaufsflächen	In der Passage sind aktuell keine Retailflächen vorgesehen. Die gesamte mögliche zur Verfügung stehende Fläche soll den Passanten zur Verfügung

Baustein 2 Passage Hirschengraben inkl. Umgestaltung			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		in der Passage und fordert einen Verzicht darauf. Der Platz soll den Pendlerinnen zur Verfügung stehen, nicht dem Kommerz.	gestellt werden. Eine zusätzliche Verbreiterung der Passage würde im Konflikt mit den historischen Resten des Murtentors stehen.
6	Grünes Bündnis Bern	<p>Wichtig ist für uns auch, dass der Hirschengraben auch in Zukunft ein Platz zum Verweilen ist. Ein Ort wo man sich gerne aufhält und auch hinsitzen kann. Wir befürchten, dass mit der Umgestaltung dieser Aspekt verloren geht, und der Platz vor allem als Durchgang für die Fussgänger/innen genutzt wird. Zudem haben wir grosse Bedenken bezüglich der Oberflächengestaltung. Der ganze Platz soll mit Platten ausgelegt und faktisch versiegelt werden. Gegenüber des heutigen Kiesbelags ist dies für das Stadtklima eine starke Verschlechterung. Wir verstehen, dass beim Aufgang der Passage ein glatter Belag nötig ist, damit die Fussgänger/innenströme ungehindert zirkulieren können. Im Rest der Anlage wünschen wir uns jedoch weiterhin einen unversiegelten Belag. Wenn eine Umgestaltung des Hirschengrabens nötig ist, beantragen wir, dass das Projekt unter dem Aspekt Stadtklima optimiert wird. Eigentlich wäre es nötig, vor dem Bau der Passage und der Umgestaltung des Hirschengrabens eine Gesamtschau vorzunehmen und sich zu überlegen, wie der Raum um den Bahnhof herum aussehen soll. Das ist mit der Planung Stadtraum Bahnhof vorgesehen. Was soll das Erste sein, das eine anreisende Person sieht? Wie will man die Haltestellen anordnen und wo Platz zum Verweilen schaffen? Was machen wir mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV)? Was geschieht, wenn die zweite Tramachse realisiert wird? Leider fehlt in diesem Geschäft die Zeit all diese Fragen anzugehen, weil der RBS-Bahnhof schon 2025 eröffnet wird. Wichtig ist daher, dass die Passage «aufwärtskompatibel» ist mit einer Umgestaltung des Bubenbergplatzes oder des Bahnhofplatzes.</p>	<p>Durch die neuen Anforderungen, welche der Hirschengraben zukünftig erfüllen muss (massive Erhöhung Personenströme, Funktion als wichtiger Zugang zum Bahnhof, ev. Velostation), ist ein Mergelbelag wie heute bestehend nicht mehr die geeignete Materialisierung. Sowohl für Passanten, als auch für Betrieb und Unterhalt, muss zumindest für einen Teil der Hirschengraben-Anlage eine andere Belagsform gefunden werden. Allenfalls kann mit einer «halboffenen» Materialisierung eine ideale Lösung für Umwelt und Nutzung gefunden werden. Alte, grosse Bäume weisen gegenüber neuen, kleinen und wenig dichten Bäumen eine erhöhte Qualität sowohl in klimatischer und ökologischer als auch in räumlich-ästhetischer Hinsicht auf. «Baumtrog-Situationen» und eine Versiegelung des Wurzelbereichs (Plattenbelag) verschlechtern die Bedingungen bzw. verbessern die Wachstumsbedingungen für die Bäume gegenüber der heutigen Situation nicht. Dies hat Auswirkungen auf das Stadtklima und die Aufenthaltsqualität. Im Rahmen des weiteren Planungsprozesses wird darauf geachtet, dass möglichst gute Standortbedingungen für die Bäume geschaffen werden. So wird aktuell daran gearbeitet, keine vollumfängliche Versiegelung umzusetzen, sondern eine Materialisierung zu wählen, welche den Bäumen im Wurzelbereich ausreichend Raum sowie eine gute Bewässerung sichert und optimale Wachstumsbedingungen erlaubt, damit die Bäume sich gut entwickeln und rasch einen positiven Einfluss auf das Stadtklima haben. Für die neugepflanzten Bäume werden standortgerechte Bedingungen für einen möglichst zusammenhängenden Wurzelraum geschaffen, damit diese ohne Einschränkungen gedeihen können. Die einzuhaltenden Bedingungen werden im Planungsprozess in enger Zusammenarbeit mit Stadtgrün Bern definiert und weiterbearbeitet. Aufgrund der veränderten Klimabedingungen, von</p>

Baustein 2 Passage Hirschengraben inkl. Umgestaltung			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
			Schädlingsbefall und den Einflüssen der Bewirtschaftung des Stadtraums, ist die Rosskastanie nicht die ideale Baumart für diesen Standort. Neben den höheren Temperaturen machen der Rosskastanie auch die erhöhte Schadstoffbelastung, die Kastanienminiermotte und der Salzeintrag zu schaffen. Daher wird bei einem zukünftigen Baumersatz die Rosskastanie am Standort Hirschengraben durch eine andere Baumart ersetzt werden müssen. Das heisst nicht, dass ein Ersatz der Bäume im Hirschengraben akut ist und umgehend angegangen werden muss, sondern dass die Bäume längerfristig (25 – 50 Jahre) ersetzt werden müssen. Mit der geplanten Umgestaltung des Hirschengrabens, welche auf der Basis der Resultate eines qualitätssichernden Verfahrens umgesetzt wird, wird der Ersatz durch eine standortgerechte Baumart jetzt angegangen.
6	Grünes Bündnis Bern	Personenpassage: Grundsätzlich sind wir dagegen, Menschen in den Untergrund zu verbannen. Der Bahnhof ist so etwas wie das Tor zu unserer Stadt, die Ausgänge sollen also möglichst direkt ins Herz der Stadt führen. Eine unterirdische Passage entspricht diesem Bild überhaupt nicht. Trotzdem haben uns die Pendler_innen-Prognosen überzeugt, dass es ohne Passage schwierig werden wird, den ÖV, Fuss- und Veloverkehr zu bewältigen. Für uns ist zentral, dass diese Prognosen sogar mit einem autofreien Bahnhofplatz eine Unterführung nahelegen, denn ein autofreier Bahnhofplatz muss das Endziel sein.	Für den Fussverkehr stehen eine unterirdische sowie eine oberirdische Lösung zur Verfügung. Der autofreie Bahnhofplatz wird im Rahmen eines separaten Stadtratauftrags geprüft.
7	Grünliberale Partei Stadt (GLP)	Die Personenpassage sowie die damit verbundenen Änderungen auf dem Hirschengraben werden als eigentliches Kernstück der Verkehrsmassnahmen ZBB betrachtet und als zwingend notwendig bewertet. Aufgrund den bereits heute unbefriedigenden Verkehrs- und Kreuzungssituationen im Hirschengraben Nord ist schwer vorstellbar, wie das zusätzliche Passagieraufkommen aufgrund des neuen Bahnhofsausgangs sowie durch das	Die Stadt Bern stellt sicher, dass die Passage bzw. deren publikumswirksamen Teile gleichzeitig mit der Fertigstellung der vorgelagerten Bauteile der SBB AG in Betrieb genommen werden kann. Vorbehalten bleiben entsprechende Finanzbeschlüsse des Souveräns.  Die Ausgestaltung der Passage nimmt auf die relevanten Aspekte Rücksicht. Die Anordnung von Retailflächen oder anderen Drittnutzungen steht

<b>Baustein 2 Passage Hirschengraben inkl. Umgestaltung</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
		<p>allgemein steigende Personenaufkommen ohne Passage bewältigt werden könnte. Autofreier Bahnhofplatz hin oder her. Drei Aspekte sind dabei zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Passage muss pünktlich zum Abschluss der Bauarbeiten des neuen Bahnhofs eröffnet werden können.</li> <li>- Die Passage ist zu beleben und nicht als reiner «Durchgangsschlauch» zu planen um ausserhalb der Stosszeiten «dunkle Ecken» mit all ihren Folgen zu vermeiden. Denkbar ist Platz für Gewerbe/Detailhandel, Kitas, 2-Rad-Sharing-Stationen, Schliessfächer, Paketabholstationen etc. etc.</li> <li>- Die Passage ist aufwärtskompatibel mit einer zukünftigen Neugestaltung des Bubenberg- und Bahnhofplatzes zu planen, die längerfristig auch Gleisverschiebungen am Hirschengraben oder andere tiefgreifende Änderungen mit sich bringen kann.</li> </ul>	<p>nicht im Vordergrund, da bei der Ausgestaltung der Passage die bestehenden archäologischen Bauten so wenig wie nur möglich tangiert werden dürfen.</p> <p>Die Aufwärtskompatibilität zu den erwähnten Punkten kann durch das vorliegende Projekt sichergestellt werden (Überdeckungen, Aufgänge, etc.).</p>
8	Schweizerische Volkspartei der Stadt Bern (SVP)	Eine grosszügig ausgestaltete fussgängerfreundliche Personenunterführung begrüessen wir.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
8	Schweizerische Volkspartei der Stadt Bern (SVP)	Die Umgestaltung des Hirschengrabens lehnen wir ab. Der heutige Baumbestand muss erhalten bleiben.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
8	Schweizerische Volkspartei der Stadt Bern (SVP)	Die Aushöhlung des Hirschengrabens ist aus historischen und denkmalpflegerischen Gründen abzulehnen. Wie bereits erwähnt, muss der heutige Baumbestand erhalten bleiben. Weiter sind wir der Ansicht, dass das Adrian von Bubenberg-Denkmal weiterhin prominent im Bereich Bubenbergplatz / Hirschengraben stehen muss.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
9	SP Stadt Bern	Gemäss Modellberechnungen wird davon ausgegangen, dass 40% der Bahn-Fahrgäste die Personenpassage benutzen und 60% den oberirdi-	Die Passage wird möglichst breit gestaltet, ihr sind jedoch insbesondere in Bezug auf die Rücksichtnahme auf die historischen Überreste des Murtentors bzw. der Brücke zum Murtentor Grenzen gesetzt.

<b>Baustein 2 Passage Hirschengraben inkl. Umgestaltung</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
		schen Fussgängerstreifen. Die Kapazität/Breite der Passage ist so auszugestalten, dass sie auch einen grösseren Anteil der Bahn-Fahrgäste und eine weitere Zunahme der Bahn-Fahrgäste bewältigen kann.	
9	SP Stadt Bern	In der Passage ist auf kommerzielle Flächen (Retailflächen) zu verzichten. Auch im Bereich Hirschengraben braucht es einen hindernisfreien Zugang zum städtischen Teil der Personenpassage.	Es sind in der aktuellen Projektierung keine Retailflächen in der städtischen Passage vorgesehen. Ein behindertengerechter Zugang im Hirschengraben wird geprüft.
9	SP Stadt Bern	Der geplanten Versiegelung des gesamten Hirschengrabens steht die SP gerade auch im Hinblick auf das Stadtklima kritisch gegenüber. Ein Teil des Platzes soll auch weiterhin als unversiegelte Oberfläche mit einem offenen Belag (z.B. Kies) gestaltet werden. Neben den Bäumen ist eine zusätzliche Begrünung anzustreben, z.B. mit Pflanzenrabatten. Zudem müssen Sitzgelegenheiten angeboten werden.	<p>Durch die neuen Anforderungen, welche der Hirschengraben zukünftig erfüllen muss (massive Erhöhung Personenströme, Funktion als wichtiger Zugang zum Bahnhof, ev. Velostation), ist ein Mergelbelag wie heute bestehend nicht mehr die geeignete Materialisierung. Sowohl für Passanten, als auch für Betrieb und Unterhalt, muss zumindest für einen Teil der Hirschengraben-Anlage eine andere Belagsform gefunden werden. Allenfalls kann mit einer «halboffenen» Materialisierung eine ideale Lösung für Umwelt und Nutzung gefunden werden.</p> <p>Alte, grosse Bäume weisen gegenüber neuen, kleinen und wenig dichten Bäumen eine erhöhte Qualität sowohl in klimatischer und ökologischer als auch in räumlich-ästhetischer Hinsicht auf. «Baumtrog-Situationen» und eine Versiegelung des Wurzelbereichs (Plattenbelag) verschlechtern die Bedingungen bzw. verbessern die Wachstumsbedingungen für die Bäume gegenüber der heutigen Situation nicht. Dies hat Auswirkungen auf das Stadtklima und die Aufenthaltsqualität. Im Rahmen des weiteren Planungsprozesses wird darauf geachtet, dass möglichst gute Standortbedingungen für die Bäume geschaffen werden. So wird aktuell daran gearbeitet, keine vollumfängliche Versiegelung umzusetzen, sondern eine Materialisierung zu wählen, welche den Bäumen im Wurzelbereich ausreichend Raum sowie eine gute Bewässerung sichert und optimale Wachstumsbedingungen erlaubt, damit die Bäume sich gut entwickeln und rasch einen positiven Einfluss auf</p>

Baustein 2 Passage Hirschengraben inkl. Umgestaltung			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
			<p>das Stadtklima haben. Für die neugepflanzten Bäume werden standortgerechte Bedingungen für einen möglichst zusammenhängenden Wurzelraum geschaffen, damit diese ohne Einschränkungen gedeihen können. Die einzuhaltenden Bedingungen werden im Planungsprozess in enger Zusammenarbeit mit Stadtgrün Bern definiert und weiterbearbeitet. Aufgrund der veränderten Klimabedingungen, von Schädlingsbefall und den Einflüssen der Bewirtschaftung des Stadtraums, ist die Rosskastanie nicht die ideale Baumart für diesen Standort. Neben den höheren Temperaturen machen der Rosskastanie auch die erhöhte Schadstoffbelastung, die Kastanienminiermotte und der Salzeintrag zu schaffen. Daher wird bei einem zukünftigen Bauersatz die Rosskastanie am Standort Hirschengraben durch eine andere Baumart ersetzt werden müssen. Das heisst nicht, dass ein Ersatz der Bäume im Hirschengraben akut ist und umgehend angegangen werden muss, sondern dass die Bäume längerfristig (25 – 50 Jahre) ersetzt werden müssen. Mit der geplanten Umgestaltung des Hirschengrabens, welche auf der Basis der Resultate eines qualitätssichernden Verfahrens umgesetzt wird, wird der Ersatz durch eine standortgerechte Baumart jetzt angegangen.</p>
9	SP Stadt Bern	Auf das Dienstgleis quer über den Hirschengraben ist zu verzichten und für die Wendemöglichkeit der Trams muss eine weniger einschneidende Lösung gefunden werden.	Aufgrund des aktuellen Tramnetzes ist ein adäquater Ersatz der heutigen Wendemöglichkeit mit Zeithorizont 2025 nicht möglich. Bei einer generellen Neuauslegung wäre eine Linienführung der Dienstgleisverbindung vom Hirschengraben Süd via Bundesgasse (Konsequenz: Spurreduktion MIV stadtauswärts und evtl. Einschränkungen für linksabbiegende Velos in die Monbijoustrasse) und Schwanengasse denkbar.
9	SP Stadt Bern	Für die SP Stadt Bern ist nicht nachvollziehbar, weshalb das Bubenbergsdenkmal auf dem Hirschengraben verbleiben soll, der Widmann-Brunnen aber weichen müsste, falls eine Velostation realisiert wird. Wir würden eine Versetzung des Widmann-Brunnens aus	Innerhalb des qualitativen Verfahrens wurde der Umgang mit den beiden Denkmälern intensiv diskutiert. Es wurde entschieden, dass das Bubenbergsdenkmal als provisorische Lösung in die Mitte des Platzes positioniert wird

Baustein 2 Passage Hirschengraben inkl. Umgestaltung			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		dem Hirschengraben bedauern und regen an, stattdessen das Bubenberg-Denkmal zu versetzen. Zu prüfen ist auch eine andere Ausgestaltung der Zufahrt zur Velostation, bei der Bubenberg-Denkmal und Widmannbrunnen beide im Raum Hirschengraben verbleiben könnten.	und, sobald die räumlichen Verhältnisse geschaffen sind, zukünftig an seinen ursprünglichen, korrekten Standort auf dem Bubenbergplatz versetzt wird. (C) Der Widmann-Brunnen muss, falls die Velostation zur Ausführung kommt, aus räumlichen und funktionalen Überlegungen an einen neuen Standort versetzt werden. Dieser muss zusammen mit der städtischen Denkmalpflege noch eruiert werden. Wird lediglich die Passage realisiert, wird der Brunnen erhalten. (A) Der Widmann-Brunnen könnte auch in der Platzmitte des Hirschengrabens stehen, sobald das Denkmal Bubenberg an seinem finalen Standort am Bubenbergplatz steht. Dies wäre in der weiteren Planung zu prüfen. (A)
9	SP Stadt Bern	Der Bau einer Personenpassage als Verlängerung der SBB-Unterführung bis zum Hirschengraben ist aus Sicht der SP Stadt Bern sinnvoll und notwendig, um den erwarteten Anstieg der Bahnfahrgäste zu bewältigen, Konflikte zwischen FussgängerInnen und ÖV/Veloverkehr zu verhindern und eine direkte und unterbruchsfreie Fussverbindung zwischen der SBB-Unterführung und dem Hirschengraben zu schaffen.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
10	SP Fraktion Länggasse-Felsenau	Es braucht diesen Bau, um eine direkte und unterbruchsfreie Fussverbindung zwischen der SBB-Unterführung und dem Hirschengraben zu ermöglichen, das zusätzliche Bahnfahrgastaufkommen zu bewältigen und Konflikte zwischen FussgängerInnen und ÖV/Veloverkehr zu vermeiden. Kommerzielle Flächen (Retailflächen) soll es in der Passage nicht geben. Zudem benötigt es im Bereich Hirschengraben einen hindernisfreien Zugang zum städtischen Teil der Personenpassage. Ein Teil des Platzes beim Hirschengraben muss dringend weiterhin als unversiegelte Oberfläche mit einem offenen Belag gestaltet werden, um das Stadtklima zu fördern. Neben den Bäumen ist eine zusätzliche Begrünung wichtig. Sitzgelegenheiten müssen angeboten werden. Auf das Dienstgleis quer über den	Ein direkter und unterbruchsfreier Zugang wird durch das Projekt sichergestellt. Es ist nicht vorgesehen, dass Retailflächen umgesetzt werden. (C) Ein hindernisfreier Zugang im Hirschengraben ist aktuell in Abklärungen und wird, sofern umsetzbar, im Rahmen des Bauprojekts dokumentiert. (B)  Oberfläche/Sitzgelegenheiten: Durch die neuen Anforderungen, welche der Hirschengraben zukünftig zu erfüllen hat (massive Erhöhung Personenströme, Funktion als wichtiger Zugang zum Bahnhof), ist ein unversiegelter Bodenbelag nicht mehr die geeignete Materialisierung. Hinzu kommt die Thematik des Winterdiensts, welche



<b>Baustein 2 Passage Hirschengraben inkl. Umgestaltung</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
		Hirschengraben ist zu verzichten und für die Wendemöglichkeit der Trams muss eine weniger einschneidende Lösung gefunden werden.	<p>bei versiegelten Bodenbelägen erfüllt werden kann.</p> <p>Des Weiteren wird auf das qualitative Verfahren verwiesen, welches im letzten Jahr stattgefunden hat. In diesem Verfahren wurde die Thematik der Materialisierung eingehend behandelt und definiert (inkl. Materialisierung als steinerner Bodenbelag von Fassade zu Fassade).</p> <p>Eine zusätzliche Begrünung ist neben den historisch begründeten Promenadenbäumen nicht vorgesehen. (C)</p> <p>Die Möblierung ist im Bauprojekt zu definieren. (B)</p> <p>Dienstgleisverbindung:</p> <p>Eine Alternative zur aktuellen Dienstgleisverbindung (DGV) wurde im Rahmen des Vorprojekts geprüft. Die aus den aktuellen Rahmenbedingungen im Vordergrund stehende Führung via Hirschengraben Süd – Bundesgasse - Schwanengasse hätte weitreichende Auswirkungen auf die Spuraufteilung in der Bundesgasse (Verzicht auf MIV-Spur und Einschränkung der Velospur in Richtung Monbijoustrasse). (C)</p>
11	Amt für Öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern (AÖV)	Es ist von zentraler Bedeutung, dass bei der Eröffnung des neuen Bahnhofzugangs Bubenbergrasse die Pendlerströme verarbeitet werden können. Ohne entsprechende Verkehrsmassnahmen der Stadt wird der neue Bahnhof nicht funktionieren.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
11	Amt für Öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern (AÖV)	Ein Hauptziel der kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie ist die Steigerung des Anteils des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs. Die optimale Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger trägt massgeblich zu diesem Ziel bei - in diesem Sinne sollte die Chance dieser Verlostation genutzt werden.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
14	BERNMOBIL	Die Passage Hirschengraben ist aus unserer Sicht aus verkehrlichen Gründen unbedingt notwendig.	Gemäss Projekt i. O.

<b>Baustein 2 Passage Hirschengraben inkl. Umgestaltung</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
		Dank der Passage ergibt sich eine attraktive und konfliktfreie Fussgänger- verbindung zwischen dem Bahnhofsausgang Bubenbergzentrum und den Tram- und Bushaltestellen im Hirschengraben. Der Bubenbergplatz wird vom Fussverkehr entlastet und der ÖV kann besser priorisiert werden.	
14	BERNMOBIL	Die Neugestaltung des Hirschengrabens ermöglicht verbesserte Platzver- hältnisse bei der Tramhaltestelle stadteinwärts. Für die Gestaltung ist da- rauf zu achten, dass die Fahrbahnen mit dauerhaften Materialien umge- setzt werden, damit nicht laufend Sanierungsarbeiten den ÖV-Betrieb be- hindern.	Gemäss Projekt i. O.
14	BERNMOBIL	Es ist sehr wichtig, dass die Dienstgleisverbindungen in die Wallgasse für das Tram erhalten bleiben; nur mit diesen Verbindungen können im „ge- störten“ Betrieb dispositive Massnahmen zur raschen Wiederherstellung des fahrplanmässigen Betriebes getroffen werden. Bei Tramunterbrüchen sowie bei Verstärkungskurse bei Veranstaltungen ist ein Aufrechterhalten des Trambetriebes auf einzelnen Tramästen nur möglich, wenn die Dienst- gleisverbindung zukünftig bestehend bleibt. Eine Alternative steht in nützli- cher Frist nicht zur Verfügung.	Gemäss Projekt i. O.
14	BERNMOBIL	Durch die Verschiebung der Baumreihe auf der Seite Bushaltestelle ist ein Überholen eines stehenden Busses nicht mehr möglich. Zudem konnte noch keine Lösung für einen Warteraum für Einsatzkurse gefunden wer- den. Die Problematik Warteraum Bus ist in der Bauprojektphase zu klären.	Gemäss Projekt i. O.
15	RBS	Wir erachten die Verlängerung der Personenunterführung von der Pas- sage Mitte her kommend auf den Hirschengraben als sehr wertvoll.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
17	EWB	Am 22.01.2019 haben wir dem Ingenieurbüro, Roduner BSB+Partner AG, einen Entwurf Werkleitungsmassnahmen für die Bausteine 1, 2 und 4 zu- gestellt welche die heute bekannten Massnahmen der Werkleitungen ab- bilden.	Im Bearbeitungsprozess zum Bauprojekt ist ewb integriert, und die Anliegen werden behandelt.

Baustein 2 Passage Hirschengraben inkl. Umgestaltung			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		<p><b>Verdrängung von Werkleitungen durch Projekt:</b> Verdrängung der Stollenanlage mit den Werkleitungen FW, W, G / Verdrängung der Belüftungsanlage der Stollenanlage / Verdrängung von Werkleitungen E, W, G im Bereich Personenpassage / Verdrängung von Werkleitungen E, W, G im Bereich Hirschengraben</p> <p><b>Anforderungen Bernmobil:</b> Neubau einer Gleichrichteranlage im Bereich Hirschengraben / Neubau von Trasseen ab dem Standort Gleichrichter in Richtung / Schanzenstrasse / Laupenstrasse und Richtung Bundesgasse</p> <p><b>Bedürfnisse Werkleitungen ewb:</b> Sanierung der Werkleitungen E im Bereich Hirschengraben 11 bis Bubenbergplatz 17</p> <p>Anforderungen ewb: Bedarf für neue Fernwärme Netzanschlüsse gemäss Anfragen Privatkunden</p>	
17	EWB	Die Passage Hirschengraben ist zwingend notwendig. Dank der Passage ergibt sich eine attraktive und konfliktfreie Fussgängerverbindung zwischen dem Bahnhofsausgang und den Tram- und Bushaltestellen im Hirschengraben. Der Bubenbergplatz wird vom Fussverkehr entlastet und die Neugestaltung des Hirschengrabens ermöglicht verbesserte Platzverhältnisse und eine bessere Nutzung des Raums.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
19	QLE	Die QLE stimmt mit der behördlichen Einschätzung überein, dass durch die Verschiebung des RBS Bahnhof Richtung Westen unter die Welle die Passantenströme sich auch in diesem Gebiet stark erhöhen werden. Das hierbei prognostizierte Passagieraufkommen im Bereich Hirschengraben erachten wir als realistisch. Damit diese Passantenströme abgewickelt werden können bedingt dies mit Sicherheit eine massive Reduktion des Verkehrs auf der Achse Bahnhofplatz. Da sich der Bahnhofplatz sowie der Hirschengraben nicht im Perimeter des Stadtteil II befinden, äussert sich die QLE nicht zu diesen Fragen der Vernehmlassung. Diese Themen werden durch die einzelnen Interessengruppen welche in der QLE vertreten	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.

<b>Baustein 2 Passage Hirschengraben inkl. Umgestaltung</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
		sind eigenständig besprochen und eingereicht. Gerne nehmen wir jedoch zur Kenntnis, dass hinsichtlich des motorisierten Individualverkehrs (MIV) erkannt wurde, dass ein Teil des Reduktionsziels auf der Bahnhofsachse nicht einfach verschwindet oder grossräumige Umfahrungen wählt, sondern in die Länggasse abgedrängt wird bzw. werden könnte. Auch anerkennen wir den Willen, das Länggassquartier ein weiteres Mal vor dem drohenden Durchgangsverkehr zu schützen. In den nun vorliegenden Mitwirkungsunterlagen ist gut ersichtlich wo der zusätzliche Verkehr anfallen könnte. Die Standorte der Schutzmassnahmen sind sicher richtig gewählt.	
20	Quartiermitwirkung Stadtteil 3 - QM3	Es braucht für ältere Menschen eine Rolltreppe.	Es ist eine Rolltreppe beim Ausgang der Passage auf den Hirschengraben geplant.
20	Quartiermitwirkung Stadtteil 3 - QM3	Antrag Quartierverein Marzili, G. Vollmer: Antwort 1. Es braucht eine Entflechtung zwischen Fussgänger*innen und Velofahrenden. Die Umsteigemöglichkeiten sind schlecht geregelt. Der Antrag wurde von der Delegiertenversammlung vom 18. März 2019 mit 1 4-Stimmen, 8 1-Stimmen und 2 Enthaltungen abgelehnt.	Die Verkehrsmassnahmen ZBB reagieren hauptsächlich auf die neue Situation mit der Bahnhofentwicklung und dem neuen Zugang Bubenberg. Das Zusammenwirken zwischen Bahn und städtischem ÖV wird damit massgebend verbessert, vor allem in Bezug auf den ÖV-Teilknoten Hirschengraben. Das Betriebskonzept zeigt auf, wie die sehr knappe Verkehrsfläche optimal genutzt werden kann, indem die Verkehrsmittel entsprechend ihrer Flächeneffizienz priorisiert werden. Um die erwartete Zunahme im ÖV, insbesondere auch die Zunahme der Ein- und Aussteiger im Bereich Bubenbergplatz/Hirschgraben, ohne Störung des Gesamtverkehrs bewältigen zu können, ist eine Reduktion des Motorfahrzeugverkehrs auf dem Bubenbergplatz zwingend erforderlich. Massnahmen wie die neue Personenunterführung dienen dazu, die Kapazität in diesem Raum zu erhöhen und damit allen Verkehrsarten mehr Platz/Zeit zu verschaffen.
20	Quartiermitwirkung Stadtteil 3 - QM3	Man sollte nicht nur ganz junge Bäume pflanzen, sondern auch bereits gestandene Bäume, die bereits Schatten spenden.	In Koordination mit der Lieferbaumschule können die geplanten Baumarten bereits in einer stattlichen Grösse zum Hirschengraben transportiert werden und erfüllen die gestalterischen sowie funktionalen Aspekte von Beginn weg

Baustein 2 Passage Hirschengraben inkl. Umgestaltung			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
			in hohem Masse. Stadtgrün Bern definiert zu gegebenem Zeitpunkt die qualitativen Parameter des Pflanzenmaterials.
21	ACS Sektion Bern	Die Passage erachten wir als notwendig. Mit dieser Passage sollte auch der Strom der Fussgänger so kanalisiert werden können, dass die grosse Mehrheit erst vor dem Adrian von Bubenberg-Denkmal aus dem Bahnhofareal tritt resp. bereits dort "einsteigt". Dies wird auch eine Entlastung des oberirdischen Verkehrs bringen, da viel weniger Personen den Zebrastreifen benützen werden und somit Grünphasen für ÖV und MIV angepasst werden können und der Verkehr flüssiger und schneller läuft. In diesem Zusammenhang werden auch die (Teil)Sperrungen von 'Strassen nicht nötig sein.	Die Passage ist klar ein notwendiger Bestandteil der Gesamtlösung, um einen wesentlichen Anteil des enormen Fussverkehrsaufkommen auf gleichem Niveau wie die Strasse führen zu können. Die vielfältigen, sich überlagernden Routen und Frequenzen des Fussverkehrs wurden dazu detailliert untersucht und prognostiziert. Der Zebrastreifen zwischen Bubenbergzentrum und Hirschengraben wird trotz Passage eine hohe Frequenz aufweisen. Die Reduktion des MIV im Bereich Bubenbergplatz / Schanzenstrasse wurde natürlich unter Berücksichtigung der Wirkung der Passage geprüft und konzipiert und stellt einen notwendigen Bestandteil des Betriebskonzepts ZBB dar.
21	ACS Sektion Bern	Wichtig ist, dass es mit der Neugestaltung des Hirschengrabens keinen oberirdischen Veloabstellplatz mehr geben wird. Der Platz soll wieder als Park wahrgenommen werden mit Sitz- und Verweilgelegenheiten.	Dies ist so vorgesehen: Mit Erstellung der Velostation Hirschengraben können die Veloparkplätze auf dem Hirschengraben aufgehoben werden.
22	Berner Heimatschutz	Der Widmann Brunnen als Auftakt zum Hirschengraben ist als schützenswertes Objekt im Bauinventar der Stadt Bern enthalten. Er muss seiner Einstufung entsprechend mit höchster Priorität erhalten werden.	Der zukünftige Standort des Widmann-Brunnens wird im Rahmen der weiteren Projektierung Velostation Hirschengraben festgelegt. Dieser ist primär abhängig von der Realisierung der Velostation bzw. der Einfahrt in diese. Ein alternativer Standort wurde noch nicht festgelegt.
23	BRB Behindertenkonferenz Stadt und Region Bern	Der vorgesehene Standort des Lifts am Hirschengraben erfüllt die Voraussetzungen der Inklusion nicht. Behinderte gehören auch zu den Nutzern des Tramanschlusses Hirschengraben. Der vorgesehene Standort an der östlichen Seite des Perimeters macht einen zusätzlichen Umweg notwendig und liegt zu weit von einer witterungsgeschützten Stelle. Ein idealerer Standort ist an der westlichen Seite des Treppenaufgangs.	Die Stadt Bern wird in einem Variantenstudium weitere Standorte für einen Lift prüfen und in einem Variantenvergleich darlegen. Dabei wird die Inklusion ein Kriterium sein in der Bewertung.

Baustein 2 Passage Hirschengraben inkl. Umgestaltung			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
25	Die Berner Arbeitgeber	<p>Sämtliche Verkehrsteilnehmer sollen das Recht haben, selbständig mobil zu sein, ihre gewohnte Lebensqualität zu bewahren und das Verkehrsmittel ihrer Wahl zu nutzen. Insbesondere für Unternehmen ist eine gute Erschliessung der Stadt Bern auch mit Individualverkehr relevant. Je nach betrieblichen und logistischen Bedürfnissen ist auch die Erschliessung für den Schwerverkehr bzw. Güterverkehr unabdingbar. Ab 2025 werden durch die Inbetriebnahme des neuen RBS Bahnhofs und der erweiterten Unterführungen und Bahnhofzugänge beim Bubenbergplatz und im Bereich Grosse Schanze/Schanzenbrücke die Passantenströme rund um den Bahnhof Bern zunehmen. Das geplante Konzept der Verkehrsmassnahmen, Personenpassage und Neugestaltung Hirschengraben beruht auf der Annahme, dass die Zahl der täglich ein- und aussteigenden Bahnfahr-gäste bis ins Jahr 2030 um rund 40% steigen und ein Grossteil davon den von den SBB geplanten neuen Bahnhofzugang Bubenberg benutzen wird. Es ist indes zweifelhaft, ob sich die Zahl der Bahnfahr-gäste tatsächlich so stark vergrössern wird. Die Entwicklungen in der Wirtschaft und Arbeitswelt gehen zumindest teilweise in Richtung Home Office und flexible Arbeitszeiten - also in die entgegengesetzte Richtung. Eine entsprechende Entwicklung würde eine bedeutende Entlastung des ÖVs bewirken und die Passantenströme zeitlich über den Tag verteilen. [...] Dem Projekt Verkehrsmassnahmen ZBB fehlt die nötige Gesamtbetrachtung. In den geplanten Verkehrsmassnahmen ZBB soll das Platzproblem auf den Strassen angeblich gelöst werden, indem der MIV von den Strassen möglichst verdrängt wird, ohne klare Alternativen aufzuzeigen. Wir sind überzeugt, dass Lösungen gefunden werden können, mit denen auch in Zukunft dem gesamten Aspekt des Verkehrsaufkommens („Modal Split“) Beachtung geschenkt wird. Wir sind deshalb der Meinung, dass Lösungen zu prüfen</p>	<p>Das Betriebskonzept basiert auf konsolidierten Annahmen bezüglich dem zukünftigen Passagieraufkommen. Auf diesen Annahmen basiert u.a. auch die Dimensionierung der Fussgängerverbindungen innerhalb des (neuen) Bahnhofs. Eine Begrenzung des MIV ist zur Gewährleistung der Funktionsfähigkeit, insbesondere der "Bubenbergkreuzung", unabdingbar. Dabei wird sichergestellt, dass die Erreichbarkeit auch für Motorfahrzeuge gewährleistet bleibt, wobei teilweise andere Routen gefahren werden müssen.</p>

<b>Baustein 2 Passage Hirschengraben inkl. Umgestaltung</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
		sind, bei denen weitgehend auf Abbiegeverbote und neue Einbahnstrassen verzichtet wird und bei denen die Kapazität der innerstädtischen Verbindungsachse für den MIV zwischen Hirschengraben und Bollwerk erhalten bleibt.	
25	Die Berner Arbeitgeber	Einer der Schwerpunkte der zur Mitwirkung aufliegenden Verkehrsmassnahmen ZBB ist die geplante Personenpassage unter dem Bubenbergplatz vom Bubenbergzentrum zum Hirschengraben. Diese Entwicklung ist zu begrüssen. Die Stadt Bern geht jedoch davon aus, dass nur ca. 40% der Passantinnen und Passanten die neue Personenpassage nutzen werden. Zur Bewältigung der restlichen 60% sollen der Fussgängerstreifen vor dem neuen Zugang Bubenberg auf 16 Meter verbreitert und die Querungsdistanz durch einen Spurbau deutlich verkürzt werden. Eine solche Förderung der oberirdischen Überquerung des Bubenbergplatzes auf Kosten des motorisierten Individual- (MIV) wie auch des öffentlichen Strassenverkehrs gilt es zu vermeiden. Vielmehr ist eine attraktive Ausgestaltung der unterirdischen Passage zu fördern. Schliesslich sprechen auch Sicherheitsaspekte dafür, den Fussverkehr nicht oberirdisch über die Strasse, sondern mehrheitlich durch die neue unterirdische Personenpassage zu lenken.	Die Passage ist klar ein notwendiger Bestandteil der Gesamtlösung, um einen wesentlichen Anteil des enormen Fussverkehraufkommens auf dem gleichen Niveau wie die Strasse führen zu können. Die Passage wird selbstverständlich hochwertig und ausreichend dimensioniert konzipiert. Die vielfältigen, sich überlagernden Routen und Frequenzen des Fussverkehrs wurden detailliert untersucht und prognostiziert, auch auf den Erfahrungen Bahnhofplatz / Christoffelunterführung basierend. Die prognostizierte durchschnittliche Verteilung 60/40 ist ein Ergebnis davon, und nicht eine Annahme.
27	Handels- und Industrieverein des Kantons Bern - Sektion Bern (HIV)	Sämtliche Verkehrsteilnehmer sollen das Recht haben, selbständig mobil zu sein, ihre gewohnte Lebensqualität zu bewahren und das Verkehrsmittel ihrer Wahl zu nutzen. Insbesondere für Unternehmen ist eine gute Erschliessung der Stadt Bern auch mit Individualverkehr relevant. Je nach betrieblichen und logistischen Bedürfnissen ist auch die Erschliessung für den Schwerverkehr bzw. Güterverkehr unabdingbar. Ab 2025 werden durch die Inbetriebnahme des neuen RBS Bahnhofs und der erweiterten Unterführungen und Bahnhofzugänge beim Bubenbergplatz und im Bereich Grosse Schanze/Schanzenbrücke die Passantenströme rund um	Das Betriebskonzept basiert auf konsolidierten Annahmen bezüglich dem zukünftigen Passagieraufkommen. Auf diesen Annahmen basiert u.a. auch die Dimensionierung der Fussgängerverbindungen innerhalb des (neuen) Bahnhofs. Eine Begrenzung des MIV ist zur Gewährleistung der Funktionsfähigkeit, insbesondere der "Bubenbergkreuzung", unabdingbar. Dabei wird sichergestellt, dass die Erreichbarkeit auch für Motorfahrzeuge gewährleistet bleibt, wobei teilweise andere Routen gefahren werden müssen.

Baustein 2 Passage Hirschengraben inkl. Umgestaltung			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		den Bahnhof Bern zunehmen. Das geplante Konzept der Verkehrsmassnahmen, Personenpassage und Neugestaltung Hirschengraben beruht auf der Annahme, dass die Zahl der täglich ein- und aussteigenden Bahnfahr-gäste bis ins Jahr 2030 um rund 40% steigen und ein Grossteil davon den von den SBB geplanten neuen Bahnhofzugang Bubenberg benutzen wird. Es ist indes zweifelhaft, ob sich die Zahl der Bahnfahr-gäste tatsächlich so stark vergrössern wird. Die Entwicklungen in der Wirtschaft und Arbeits-welt gehen zumindest teilweise in Richtung Home Office und flexible Ar-beitszeiten - also in die entgegengesetzte Richtung. Eine entsprechende Entwicklung würde eine bedeutende Entlastung des ÖVs bewirken und die Passantenströme zeitlich über den Tag verteilen.	
27	Handels- und Indust-rieverein des Kan-tons Bern - Sektion Bern (HIV)	Einer der Schwerpunkte der zur Mitwirkung aufliegenden Verkehrsmassnahmen ZBB ist die geplante Personenpassage unter dem Bubenberg-platz vom Bubenbergzentrum zum Hirschengraben. Diese Entwicklung ist zu begrüessen. Die Stadt Bern geht jedoch davon aus, dass nur ca. 40% der Passantinnen und Passanten die neue Personenpassage nutzen wer-den. Zur Bewältigung der restlichen 60% sollen der Fussgängerstreifen vor dem neuen Zugang Bubenberg auf 16 Meter verbreitert und die Que-rungsdistanz durch einen Spurabbau deutlich verkürzt werden. Eine sol-che Förderung der oberirdischen Überquerung des Bubenbergplatzes auf Kosten des motorisierten Individual- (MIV) wie auch des öffentlichen Stras-senverkehrs gilt es zu vermeiden. Vielmehr ist eine attraktive Ausgestal-tung der unterirdischen Passage zu fördern. Schliesslich sprechen auch Sicherheitsaspekte dafür, den Fussverkehr nicht oberirdisch über die Strasse, sondern mehrheitlich durch die neue unterirdische Personenpas-sage zu lenken.	<p>Die Passage wird möglichst breit gestaltet, ihr sind jedoch insbesondere in Bezug auf die Rücksichtnahme auf die historischen Überreste des Murten-tors bzw. der Brücke zum Murtenor Grenzen gesetzt. Betreffend Ausgestal-tung wird eine attraktive und zeitgemässe sowie sichere Passage geplant und umgesetzt.</p> <p>Das Nutzeraufkommen der beiden Fussgängerübergänge im Knoten 17 (Schanzen-/Laupenstrasse/Bubenbergplatz) wird zum grössten Teil aus dem Bereich der Welle generiert. Diese könnten nur über einen rückläufigen Bezug in die Passage "umgeleitet" werden. Die direkte und von den Nutzen-den angenommene Verbindung erfolgt ebenerdig.</p> <p>Die Spurreduktion stadtauswärts bzw. der verkürzte Fussgängerübergang vor dem BB-Zentrum unterstützt die betriebliche Funktionalität des Knotens, welcher als zentrales Element im Verkehrssystem bereits stark ausgelastet ist.</p>



<b>Baustein 2 Passage Hirschengraben inkl. Umgestaltung</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
29	HEV Bern und Umgebung	<p>Sämtliche Verkehrsteilnehmer sollen das Recht haben, selbständig mobil zu sein, ihre gewohnte Lebensqualität zu bewahren und das Verkehrsmittel ihrer Wahl zu nutzen. Sowohl für Unternehmen als auch für Privatpersonen (immerhin rund die Hälfte aller städtischen Haushalte besitzt ein Auto und namentlich ältere Personen sind in besonderer Weise auf dieses angewiesen) ist eine gute Erschliessung der Stadt Bern auch mit Individualverkehr relevant. Bei Unternehmen ist je nach betrieblichen und logistischen Bedürfnissen auch die Erschliessung für den Schwerverkehr bzw. Güterverkehr unabdingbar. Ab 2025 werden durch die Inbetriebnahme des neuen RBS-Bahnhofs und der erweiterten Unterführungen und Bahnhofzugänge beim Bubenbergplatz und im Bereich Grosse Schanze/ Schanzenbrücke die Passantenströme rund um den Bahnhof Bern zunehmen. Das geplante Konzept der Verkehrsmassnahmen, Personenpassage und Neugestaltung Hirschengraben beruht auf der Annahme, dass die Zahl der täglich ein- und aussteigenden Bahnfahrergäste bis ins Jahr 2030 um rund 40% steigen und ein Grossteil davon den von den SBB geplanten neuen Bahnhofzugang Bubenberg benutzen wird. Es ist indes nicht ganz sicher, ob sich die Zahl der Bahnfahrergäste tatsächlich so stark vergrössern wird. Die Entwicklungen in der Wirtschaft und Arbeitswelt gehen zumindest teilweise in Richtung Home Office und flexible Arbeitszeiten - also in eine entgegengesetzte Richtung. Eine entsprechende Entwicklung würde eine gewisse Entlastung des ÖVs bewirken und die Passantenströme zeitlich über den Tag besser verteilen.</p>	<p>Das Betriebskonzept basiert auf konsolidierten Annahmen bezüglich dem zukünftigen Passagieraufkommen. Auf diesen Annahmen basiert u.a. auch die Dimensionierung der Fussgängerverbindungen innerhalb des (neuen) Bahnhofs. Eine Begrenzung des MIV ist zur Gewährleistung der Funktionsfähigkeit, insbesondere der "Bubenbergkreuzung", unabdingbar. Dabei wird sichergestellt, dass die Erreichbarkeit auch für Motorfahrzeuge gewährleistet bleibt, wobei teilweise andere Routen gefahren werden müssen.</p>
29	HEV Bern und Umgebung	<p>Einer der Schwerpunkte der zur Mitwirkung aufliegenden Verkehrsmassnahmen ZBB ist die geplante Personen passage unter dem Bubenbergplatz vom Bubenbergzentrum zum Hirschengraben. Diese Entwicklung ist zu begrüssen. Die Stadt Bern geht jedoch davon aus, dass nur ca. 40%</p>	<p>Die Passage wird möglichst breit gestaltet, ihr sind jedoch insbesondere in Bezug auf die Rücksichtnahme auf die historischen Überreste des Murtentors bzw. der Brücke zum Murtentor Grenzen gesetzt. Betreffend Ausgestaltung wird eine attraktive und zeitgemässe sowie sichere Passage geplant und umgesetzt. Das Nutzeraufkommen der beiden Fussgängerübergänge im</p>

Baustein 2 Passage Hirschengraben inkl. Umgestaltung			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		<p>der Passantinnen und Passanten die neue Personen passage nutzen werden. Zur Bewältigung der restlichen 60% sollen der Fussgängerstreifen vor dem neuen Zugang Bubenberg auf 16 Meter verbreitert und die Queungsdistanz durch einen Spurbau deutlich verkürzt werden. Eine solche Förderung der oberirdischen Überquerung des Bubenbergplatzes auf Kosten des motorisierten Individual- (MIV) wie auch des öffentlichen Strassenverkehrs gilt es zu vermeiden. Vielmehr ist eine attraktive Ausgestaltung der unterirdischen Passage zu fördern. Schliesslich sprechen auch Sicherheitsaspekte dafür, den Fussverkehr nicht oberirdisch über die Strasse, sondern mehrheitlich durch die neue unterirdische Personenpassage zu lenken.</p>	<p>Knoten 17 (Schanzen-/Laupenstrasse/BB-Platz) wird zum grössten Teil aus dem Bereich der Welle generiert. Diese könnten nur über einen rückläufigen Bezug in die Passage "umgeleitet" werden. Die direkte und von den Nutzenden angenommene Verbindung erfolgt ebenerdig. Die Spurreduktion stadtauswärts bzw. der verkürzte Fussgängerübergang vor dem Bubenbergzentrum unterstützt die betriebliche Funktionalität des Knotens, welcher als zentrales Element im Verkehrssystem bereits stark ausgelastet ist.</p>
30	KMU Stadt Bern	<p>Sämtliche Verkehrsteilnehmer sollen das Recht haben, selbständig mobil zu sein, ihre gewohnte Lebensqualität zu bewahren und das Verkehrsmittel ihrer Wahl zu nutzen. Insbesondere für Unternehmen ist eine gute Erschliessung der Stadt Bern auch mit Individualverkehr relevant. Je nach betrieblichen und logistischen Bedürfnissen ist auch die Erschliessung für den Schwerverkehr bzw. Güterverkehr unabdingbar. Der Wirtschaftsverkehr ist nicht mit dem generellen motorisierten Individualverkehr gleichzusetzen. Der Wirtschaftsverkehr beinhaltet alle verkehrsrelevanten Aktivitäten, die für eine wirtschaftlich erfolgreiche Stadt Bern notwendig sind. Ab 2025 werden durch die Inbetriebnahme des neuen RBS Bahnhofs und der erweiterten Unterführungen und Bahnhofzugänge beim Bubenbergplatz und im Bereich Grosse Schanze/Schanzenbrücke die Passantenströme rund um den Bahnhof Bern zunehmen. Das geplante Konzept der Verkehrsmassnahmen, Personen passage und Neugestaltung Hirschengraben beruht auf der Annahme, dass die Zahl der täglich ein- und aussteigenden Bahnfahrergäste bis ins Jahr 2030 um rund 40% steigen und ein</p>	<p>Das Betriebskonzept basiert auf konsolidierten Annahmen bezüglich dem zukünftigen Passagieraufkommen. Auf diesen Annahmen basiert u.a. auch die Dimensionierung der Fussgängerverbindungen innerhalb des (neuen) Bahnhofs. Eine Begrenzung des MIV ist zur Gewährleistung der Funktionsfähigkeit, insbesondere der "Bubenbergkreuzung", unabdingbar. Dabei wird sichergestellt, dass die Erreichbarkeit auch für Motorfahrzeuge gewährleistet bleibt, wobei teilweise andere Routen gefahren werden müssen.</p>

Baustein 2 Passage Hirschengraben inkl. Umgestaltung			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		<p>Grossteil davon den von den SBB geplanten neuen Bahnhofzugang Bubenberg benutzen wird. Es ist indes zweifelhaft, ob sich die Zahl der Bahnfahrergäste tatsächlich so stark vergrössern wird. Die Entwicklungen in der Wirtschaft und Arbeitswelt gehen zumindest teilweise in Richtung Home Office und flexible Arbeitszeiten - also in die entgegengesetzte Richtung. Eine entsprechende Entwicklung würde eine bedeutende Entlastung des ÖVs bewirken und die Passantenströme zeitlich über den Tag verteilen. Dazu gehören auch städteplanerische Massnahmen wie zum Beispiel das Überdenken der Zentralisierung, die zu einem unverhältnismässigen Anstieg des Personenaufkommens am Hauptbahnhof führt (insbesondere die Konzentration der Passantenströme über den Hauptbahnhof zu Schulen, Verwaltungen oder anderen personenintensiven Betrieben, die für die Stadt Bern keinen Steuerertrag generieren).</p>	
30	KMU Stadt Bern	<p>Einer der Schwerpunkte der zur Mitwirkung aufliegenden Verkehrsmassnahmen ZBB ist die geplante Personenpassage unter dem Bubenbergplatz vom Bubenbergzentrum zum Hirschengraben. Diese Entwicklung ist zu begrüessen. Die Stadt Bern geht jedoch davon aus, dass nur ca. 40% der Passantinnen und Passanten die neue Personenpassage nutzen werden. Zur Bewältigung der restlichen 60% sollen der Fussgängerstreifen vor dem neuen Zugang Bubenberg auf 16 Meter verbreitert und die Queungsdistanz durch einen Spurbau deutlich verkürzt werden. Eine solche Förderung der oberirdischen Überquerung des Bubenbergplatzes auf Kosten des motorisierten Individual- (MIV) wie auch des öffentlichen Strassenverkehrs gilt es zu vermeiden. Vielmehr ist eine attraktive Ausgestaltung der unterirdischen Passage zu fördern. Schliesslich sprechen auch Sicherheitsaspekte dafür, den Fussverkehr nicht oberirdisch über die Strasse, sondern mehrheitlich durch die neue unterirdische Personenpassage zu lenken.</p>	<p>Die Passage wird möglichst breit gestaltet, ihr sind jedoch insbesondere in Bezug auf die Rücksichtnahme auf die historischen Überreste des Murtentors bzw. der Brücke zum Murtentor Grenzen gesetzt. Betreffend Ausgestaltung wird eine attraktive und zeitgemässe sowie sichere Passage geplant und umgesetzt.</p> <p>Das Nutzeraufkommen der beiden Fussgängerübergänge im Knoten 17 (Schanzen-/Laupenstrasse/BB-Platz) wird zum grössten Teil aus dem Bereich der Welle generiert. Diese könnten nur über einen rückläufigen Bezug in die Passage "umgeleitet" werden. Die direkte und von den Nutzenden angenommene Verbindung erfolgt ebenerdig.</p> <p>Die Spurreduktion stadtauswärts bzw. der verkürzte Fussgängerübergang vor dem Bubenbergzentrum unterstützt die betriebliche Funktionalität des</p>

Baustein 2 Passage Hirschengraben inkl. Umgestaltung			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
			Knotens, welcher als zentrales Element im Verkehrssystem bereits stark ausgelastet ist.
31	PKBB	Die PKBB anerkennt, dass für die Neugestaltung des Teilbereichs Hirschengraben eine architektonische/gestalterische Qualitätssicherung vorgenommen worden ist. Diese erfolgte jedoch ausserhalb eines qualifizierten Verfahrens (Begleitauftrag) und umfasst leider nur den Hirschengraben.	Die Stadt Bern wird im Rahmen des Verfahrens "Stadtraum Bahnhof" eine Gesamtsicht erarbeiten. Für den Hirschengraben wurde ein qualitätssicherndes Verfahren durchgeführt.
32	Pro Velo	Die Schutzinsel an dieser Stelle 3+060.00 ist sehr wichtig. Sie schützt die Velofahrenden von Kurven-schneidenden Bussen. Sie soll nicht überfahrbar gestaltet sein.	Bereits so geplant.
33	TCS Bern-Mittelland	Der TCS Bern-Mittelland hatte bereits in der Vergangenheit angeregt, dass der zu erwartende Pendlerverkehr nur mittels einer Personenunterführung vom Bahnhof zum Hirschengraben zu bewältigen ist. Entsprechend begrüßen wir die Entscheidung, eine solche zu erstellen. Die angenommene Verteilung von 60% überirdischen zu 40% unterirdischen Querungen sehen wir als problematisch. Wünschenswert aus Sicht der Verkehrssicherheit und des (öffentlichen) Verkehrs ist, die Querungen möglichst unterirdisch zu lenken, um die oberirdische Passage zu entlasten. Die Personenunterführung ist entsprechend attraktiv auszugestalten.	<p>Die Passage ist klar ein notwendiger Bestandteil der Gesamtlösung, um einen wesentlichen Anteil des enormen Fussverkehrsaufkommen auf gleichem Niveau wie die Strasse führen zu können. Die Passage wird selbstverständlich hochwertig und ausreichend dimensioniert konzipiert. Sie wird so breit wie möglich gestaltet, ihr sind jedoch insbesondere in Bezug auf die Rücksichtnahme auf die historischen Überreste des Murtentors bzw. der Brücke zum Murtentor Grenzen gesetzt. Betreffend Ausgestaltung wird eine attraktive und zeitgemässe sowie sichere Passage geplant und umgesetzt.</p> <p>Die vielfältigen, sich überlagernden Routen und Frequenzen des Fussverkehrs wurden detailliert untersucht und prognostiziert (auch auf den Erfahrungen Bahnhofplatz / Christoffelunterführung basierend). Das Nutzeraufkommen der beiden Fussgängerübergänge im Knoten 17 (Schanzen-/Laupenstrasse/BB-Platz) wird zum grössten Teil aus dem Bereich der Welle generiert. Diese könnten nur über einen rückläufigen Bezug in die Passage "umgeleitet" werden. Die direkte und von den Nutzenden angenommene Verbindung erfolgt ebenerdig. Die prognostizierte durchschnittliche Verteilung 60/40 ist ein Ergebnis davon, und nicht eine Annahme.</p>

<b>Baustein 2 Passage Hirschengraben inkl. Umgestaltung</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
34	VCS Regionalgruppe Bern	In Kombination mit einer Velostation ist die Personenpassage plausibel. Wir bedauern, dass die ÖV- und Veloführung im Hirschengraben und Bahnhofbereich nicht grundsätzlich neu gedacht wurde. Damit geht viel städtebauliches Potenzial an einem zentralen Ort und dem zukünftigen Tor zur Stadt Bern verloren. Eine nötige städtebauliche Aufwertung des Raums Hirschengraben findet leider nicht statt.	Die vorliegende Lösung Hirschengraben ist das Ergebnis eines umfassenden Prozesses unter Einbezug verschiedenster Interessengruppen. Das vorliegende Konzept erlaubt eine Aufwertung des Stadtraums unter Berücksichtigung der verkehrlichen Anforderungen.
35	Vortritt Fussgänger	Die geplanten Massnahmen für den Fussverkehr wie die unter anderem breiteren Zebrastreifen und besseren Aufenthaltsräume werden von unserer Seite begrüsst. Eine Umleitung für die Velos rund um das heutige Hirschengrabenbad würde nach Recherchen am effizientesten verlaufen, wieso das nicht so aufgenommen wurde, ist nicht nachvollziehbar.	Die Veloführung soll, wie auch die Fussgängerführung, möglichst direkt erfolgen, also ohne grossräumige Umleitug.
35	Vortritt Fussgänger	Die Passage wird vom Verein Fussgänger Vortritt begrüsst, da so der Gang vom Bahnhof zum Hirschengraben für die Passanten deutlich erleichtert wird. Ebenso wird die Neugestaltung des Hirschengrabens zu einem Park zum Flanieren und Verweilen von unserer Seite gutgeheissen. Wichtig ist dabei ist, dass der Veloparkplatz einen anderen Standort findet.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
36	Bern bleibt grün	"Ein Roden der alten Bäume sollte aus heutiger Sicht und dem Wissen von Stadtklima, Biodiversität nicht mehr gestattet sein. Ein "Ersetzen" der Bäume ist ein Schönreden, wenn es keinen Grund mehr gibt für das Wurzelwerk wegen der Tiefgarage sind nur noch Topfpflanzen möglich. Warum muss die Velostation unter Grund mit den damit verbundenen Schwierigkeiten der Unterhöhlung des Hirschengrabens (siehe oben). Eine Gesamtplanung mit Einbezug des Bubenbergplatzes als Bahnhofplatz ist gefordert...mit mehr Grünflächen...grossen Bäumen."	Durch die neuen Anforderungen, welche der Hirschengraben zukünftig erfüllen muss (massive Erhöhung Personenströme, Funktion als wichtiger Zugang zum Bahnhof, ev. Velostation), ist ein Mergelbelag wie heute bestehend nicht mehr die geeignete Materialisierung. Sowohl für Passanten, als auch für Betrieb und Unterhalt, muss zumindest für einen Teil der Hirschengraben-Anlage eine andere Belagsform gefunden werden. Allenfalls kann mit einer «halboffenen» Materialisierung eine ideale Lösung für Umwelt und Nutzung gefunden werden. Alte, grosse Bäume weisen gegenüber neuen, kleinen und wenig dichten Bäumen eine erhöhte Qualität sowohl in klimatischer und ökologischer als auch in räumlich-ästhetischer Hinsicht auf. «Baumtrog-Situationen» und eine Versiegelung des Wurzelbereichs (Plat-

Baustein 2 Passage Hirschengraben inkl. Umgestaltung			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
			<p>tenbelag) verschlechtern die Bedingungen bzw. verbessern die Wachstumsbedingungen für die Bäume gegenüber der heutigen Situation nicht. Dies hat Auswirkungen auf das Stadtklima und die Aufenthaltsqualität. Im Rahmen des weiteren Planungsprozesses wird darauf geachtet, dass möglichst gute Standortbedingungen für die Bäume geschaffen werden. So wird aktuell daran gearbeitet, keine vollumfängliche Versiegelung umzusetzen, sondern eine Materialisierung zu wählen, welche den Bäumen im Wurzelbereich ausreichend Raum sowie eine gute Bewässerung sichert und optimale Wachstumsbedingungen erlaubt, damit die Bäume sich gut entwickeln und rasch einen positiven Einfluss auf das Stadtklima haben. Für die neugepflanzten Bäume werden standortgerechte Bedingungen für einen möglichst zusammenhängenden Wurzelraum geschaffen, damit diese ohne Einschränkungen gedeihen können. Die einzuhaltenden Bedingungen werden im Planungsprozess in enger Zusammenarbeit mit Stadtgrün Bern definiert und weiterbearbeitet. Aufgrund der veränderten Klimabedingungen, von Schädlingsbefall und den Einflüssen der Bewirtschaftung des Stadtraums, ist die Rosskastanie nicht die ideale Baumart für diesen Standort. Neben den höheren Temperaturen machen der Rosskastanie auch die erhöhte Schadstoffbelastung, die Kastanienminiermotte und der Salzeintrag zu schaffen. Daher wird bei einem zukünftigen Bausersatz die Rosskastanie am Standort Hirschengraben durch eine andere Baumart ersetzt werden müssen. Das heisst nicht, dass ein Ersatz der Bäume im Hirschengraben akut ist und umgehend angegangen werden muss, sondern dass die Bäume längerfristig (25 – 50 Jahre) ersetzt werden müssen. Mit der geplanten Umgestaltung des Hirschengrabens, welche auf der Basis der Resultate eines qualitätssichernden Verfahrens umgesetzt wird, wird der Ersatz durch eine standortgerechte Baumart jetzt angegangen.</p>

<b>Baustein 2 Passage Hirschengraben inkl. Umgestaltung</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
			Die Umgestaltung des Hirschengrabens hängt mit der Passage, unabhängig von der Realisierung einer Velostation, zusammen.
37	Heit Sorg zu Bärn (HSzB)	Eine Umgestaltung des Hirschengrabens ist aus unserer Sicht nicht erforderlich. Die Anlage sollte aber vor der störenden Veloparkierung befreit werden und zum Flanieren einladen. Der heutige Baumbestand ist zu erhalten. Ein Verschieben des Bubenbergrdenkmals lehnen wir ab.	Das Projekt und die Umgestaltung sind das Resultat eines qualitätssichernden Verfahrens mit Experten aus allen relevanten Fachrichtungen. In diesem Sinn wurde festgehalten, dass mit der Passage und dem Aufgang im Hirschengraben eine Neugestaltung notwendig ist.
37	Heit Sorg zu Bärn (HSzB)	Statt einer unterirdischen Fussgängerpassage bevorzugen Fussgänger einen oberirdischen Übergang.	Wird zur Kenntnis genommen.
39	Läbigi Stadt	Läbigi Stadt begrüsst den Bau der Passage Hirschengraben. Die aktuelle Situation ist zu Spitzenzeiten für Fussgängerinnen und Fussgänger prekär. Das Ziel sollte eine sichere und rasche Querung der Passantinnen und Passanten von den Gleisen zu den Tram- und Busanschlüssen sowie in die Stadt sein. Die beste Lösung wäre aus unserer Sicht deshalb klar ein autofreier Bahnhofplatz, so dass neben der unterirdischen auch eine sichere und rasche oberirdische Querung möglich wird. Die Neugestaltung des Hirschengrabens sehen wir als Chance, einen Platz mit grösserer Aufenthaltsqualität, ein Platz, der zum Verweilen einlädt, zu schaffen. Schon heute wird der Platz für Pausen oder als Ort für die Mittagspause genutzt. In Zukunft sollte er noch viel stärker zu einem Begegnungsort städtischen Lebens werden. Schattenspendende Bäume, Wasserelemente, unversiegelte Böden und Sitzgelegenheiten sind im Hinblick auf die Aufenthaltsqualität wichtige Elemente. Gemäss Visualisierungen soll der Boden des Platzes versiegelt werden. Wir plädieren dafür, dass der Platz so weit als möglich unversiegelt bleibt, um eine möglichst hohe Aufenthaltsqualität zu erreichen und zu einem angenehmen Stadtklima beizutragen.	Durch die neuen Anforderungen, welche der Hirschengraben zukünftig erfüllen muss (massive Erhöhung Personenströme, Funktion als wichtiger Zugang zum Bahnhof, ev. Velostation), ist ein Mergelbelag wie heute bestehend nicht mehr die geeignete Materialisierung. Sowohl für Passanten, als auch für Betrieb und Unterhalt, muss zumindest für einen Teil der Hirschengraben-Anlage eine andere Belagsform gefunden werden. Allenfalls kann mit einer «halboffenen» Materialisierung eine ideale Lösung für Umwelt und Nutzung gefunden werden. Alte, grosse Bäume weisen gegenüber neuen, kleinen und wenig dichten Bäumen eine erhöhte Qualität sowohl in klimatischer und ökologischer als auch in räumlich-ästhetischer Hinsicht auf. «Baumtrog-Situationen» und eine Versiegelung des Wurzelbereichs (Plattenbelag) verschlechtern die Bedingungen bzw. verbessern die Wachstumsbedingungen für die Bäume gegenüber der heutigen Situation nicht. Dies hat Auswirkungen auf das Stadtklima und die Aufenthaltsqualität. Im Rahmen des weiteren Planungsprozesses wird darauf geachtet, dass möglichst gute Standortbedingungen für die Bäume geschaffen werden. So wird aktuell daran gearbeitet, keine vollumfängliche Versiegelung umzusetzen, sondern eine Materialisierung zu wählen, welche den Bäumen im Wurzelbereich ausreichend Raum sowie eine gute Bewässerung sichert und optimale

Baustein 2 Passage Hirschengraben inkl. Umgestaltung			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
			<p>Wachstumsbedingungen erlaubt, damit die Bäume sich gut entwickeln und rasch einen positiven Einfluss auf das Stadtklima haben. Für die neugepflanzten Bäume werden standortgerechte Bedingungen für einen möglichst zusammenhängenden Wurzelraum geschaffen, damit diese ohne Einschränkungen gedeihen können. Die einzuhaltenden Bedingungen werden im Planungsprozess in enger Zusammenarbeit mit Stadtgrün Bern definiert und weiterbearbeitet. Aufgrund der veränderten Klimabedingungen, von Schädlingsbefall und den Einflüssen der Bewirtschaftung des Stadtraums, ist die Rosskastanie nicht die ideale Baumart für diesen Standort. Neben den höheren Temperaturen machen der Rosskastanie auch die erhöhte Schadstoffbelastung, die Kastanienminiermotte und der Salzeintrag zu schaffen. Daher wird bei einem zukünftigen Baumersatz die Rosskastanie am Standort Hirschengraben durch eine andere Baumart ersetzt werden müssen. Das heisst nicht, dass ein Ersatz der Bäume im Hirschengraben akut ist und umgehend angegangen werden muss, sondern dass die Bäume längerfristig (25 – 50 Jahre) ersetzt werden müssen. Mit der geplanten Umgestaltung des Hirschengrabens, welche auf der Basis der Resultate eines qualitätssichernden Verfahrens umgesetzt wird, wird der Ersatz durch eine standortgerechte Baumart jetzt angegangen.</p>
46	Genossenschaft Migros Aare (GMAA)	Wir begrüßen den Bau der Personenpassage und der damit verbundenen Neugestaltung des Hirschengrabens. Auch dem Bau einer unterirdischen Velostation Hirschengraben stimmen wir zu. Wir sehen diese beiden Massnahmen als angemessen und als eine wichtige Chance zur Verbesserung und Aufwertung des gesamten Hirschengrabens.	
48	Hotel-Restaurant-Theater NATIONAL	B2 mit minimalem funktionalem Eingriff ziehen wir vor. Die Neugestaltung des Hirschengraben Parks mit Bäumen, z.B. Maulbeerbäumen (es gibt auch weisse), der kleinblütigen Winterlinde oder Platanen können wir uns vorstellen. Der Widmann Brunnen sollte unseren Kindern erhalten bleiben,	<p>Widmann-Brunnen: (B)</p> <p>Innerhalb des qualitativen Verfahrens wurde der Umgang mit den beiden Denkmälern intensiv diskutiert. Es wurde entschieden, dass das Bubenbergsdenkmal als provisorische Lösung in die Mitte des Platzes positioniert wird</p>



<b>Baustein 2 Passage Hirschengraben inkl. Umgestaltung</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
		ohne Baumkranz, die enge Verbundenheit zum "Bund" Haus und dessen prägender Geschichte ist zwingend. Unversehrtheit der Anlage liegt uns am Herzen. Seit 20 Jahren führen wir im Park vis-à-vis vom National ein Sommerrestaurant und sind auf dieses wichtige Standbein angewiesen.	und, sobald die räumlichen Verhältnisse geschaffen sind, zukünftig an seinen ursprünglichen, korrekten Standort auf dem Bubenbergplatz versetzt wird. Der Widmann-Brunnen muss, falls die Velostation zur Ausführung kommt, aus räumlichen und funktionalen Überlegungen an einen neuen Standort versetzt werden. Dieser muss zusammen mit der städtischen Denkmalpflege noch eruiert werden. Wird lediglich die Passage realisiert, wird der Brunnen erhalten. Der Widmann-Brunnen könnte auch in der Platzmitte des Hirschengrabens stehen, sobald das Denkmal Bubenberg an seinem finalen Standort am Bubenbergplatz steht. Dies wäre in der weiteren Planung zu prüfen. Der Umgang mit der Aussenbestuhlungsfläche im Hirschengraben wird im Rahmen des Bauprojekts mit dem Hotel National besprochen.
48	Hotel-Restaurant-Theater NATIONAL	Die Passage Hirschengraben sollte sich auf den Durchgang beschränken und nicht kommerzialisiert werden.	Aktuell ist nicht vorgesehen, Retailflächen in der Passage zu realisieren. Die Fläche der Passage kann nicht beliebig gross umgesetzt werden, da sonst die archäologischen Überreste der Brücke zum Murtenor zu stark beeinträchtigt werden.
55	Bahnhof Parking AG	Die Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen. Es sei denn, es würden wie in Parkhäusern oder im Onstreet-Parking, kostendeckende Tarife eingeführt. Die Velofahrer werden allerdings kaum bereit sein, diese zu bezahlen.	Der Veloverkehr soll aus Gründen der Nachhaltigkeit und Effizienz gefördert werden. Dieses Ziel ist vom Gemeinderat und vom Stadtrat politisch seit langem breit abgestützt. Kostendeckende Tarife stehen daher nicht im Fokus.
59	De.med.dent. T.M.Meier	Es ist meiner Meinung nach ein kapitaler Fehler die Achse Bundesgasse/Effingerstrasse nicht in das Projekt einzubeziehen. Ich arbeite seit über 35 Jahren zuerst in der Schwanengasse und seit 1984 in der Effingerstrasse. Im Kreuzungsbereich Monbijou/Hirschengraben behindern sich schon länger der ÖV gegenseitig und er behindert vor allem den Fussverkehr (zu lange Trams und Busse die bei dunkelorange in die Kreuzung einfahren können täglich beobachtet werden. Ein zunehmender Teil der vom Bahnhof kommenden Fussgänger geht weiter in Richtung Monbijou!	Die Verkehrsmassnahmen ZBB reagieren hauptsächlich auf die neue Situation mit der Bahnhofentwicklung und dem neuen Zugang Bubenberg. Das Zusammenwirken zwischen Bahn und städtischem ÖV wird damit massgebend verbessert, vor allem in Bezug auf den ÖV-Teilknotten Hirschengraben. Das Betriebskonzept zeigt auf, wie die sehr knappe Verkehrsfläche optimal genutzt werden kann, indem die Verkehrsmittel entsprechend ihrer Flächeneffizienz priorisiert werden. Um die erwartete Zunahme im ÖV, insbe-

<b>Baustein 2 Passage Hirschengraben inkl. Umgestaltung</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
		Wie soll das funktionieren, wenn gleichzeitig auch noch der Öv verdichtet wird. Die unterirdische Passage sollte mindestens bis auf die Höhe Mobilarversicherung oder sogar bis ins Monbijou weiter geführt werden um Fussgängerstreifen zu entlasten. Es könnten auch unterirdische Zugänge zu diversen Liegenschaften geschaffen werden sodass viele Leute trockenen Fusses vom Bahnhof an ihren Arbeitsplatz gelangen könnten. Heute kann man nicht einmal trocken in die Altstadt/Lauben gelangen. schauen sie sich Zürich und Luzern an.	sondere auch die Zunahme der Ein- und Aussteiger im Bereich Bubenbergplatz/Hirschgraben, ohne Störung des Gesamtverkehrs bewältigen zu können, ist eine Reduktion des Motorfahrzeugverkehrs auf dem Bubenbergplatz zwingend erforderlich. Massnahmen wie die neue Personenunterführung dienen dazu, die Kapazität in diesem Raum zu erhöhen und damit allen Verkehrsarten mehr Platz/Zeit zu verschaffen.
59	De.med.dent. T.M.Meier	Die aktuelle Situation ist ein Schandfleck und die Radfahrer haben sich daran gewöhnt ihre Gefährte überall abzustellen und anzuketten (Bäume, Gitter, Verkehrsschilder) ohne behelligt zu werden. Dies ist auch wieder zum Nachteil der Fussgänger (Schanzenbrücke! Bubenbergplatz) Wie wollen Sie oberirdisches Abstellen der Velos verhindern bzw. ein allfälliges verbot durchsetzen?	Das zukünftige Konzept der Veloparkierung im Raum Bahnhof wird zurzeit erarbeitet. Darin enthalten sind Aussagen zur Bewirtschaftung der oberirdischen Abstellplätze. Mit der Erstellung der Velostation Hirschengraben können die oberirdischen Veloabstellplätze auf dem Hirschengraben aufgehoben werden.
65	Bernhard Ueli	In Kombination mit einer Velostation ist die Personenpassage plausibel. Wir bedauern, dass die ÖV- und Veloführung im Hirschengraben und Bahnhofbereich nicht grundsätzlich neu gedacht wurde. Damit geht viel städtebauliches Potenzial an einem zentralen Ort und dem zukünftigen Tor zur Stadt Bern verloren. Eine nötige städtebauliche Aufwertung des Raums Hirschengraben findet leider nicht statt.	Die vorliegende Lösung Hirschengraben ist das Ergebnis eines umfassenden Prozesses unter Einbezug verschiedenster Interessengruppen. Das vorliegende Konzept erlaubt eine Aufwertung des Stadtraums unter Berücksichtigung der verkehrlichen Anforderungen.
68	Dürmüller Urs	Die Unterkellerung des Hirschengrabens verträgt sich nicht mit dem Erhalt der Bäume; im Beton gedeihen keine ansehnlichen Stadtbäume (s. Sechseläutenplatz ZH). Erholung für Menschen bietet nur eine Parkanlage mit durchlässigem, gewachsenem Boden! Velostation Hirschengraben geht nicht! Denkmalschutz, Baumschutz, Erholungswert!	Durch die neuen Anforderungen, welche der Hirschengraben zukünftig erfüllen muss (massive Erhöhung Personenströme, Funktion als wichtiger Zugang zum Bahnhof, ev. Velostation), ist ein Mergelbelag wie heute bestehend nicht mehr die geeignete Materialisierung. Sowohl für Passanten, als auch für Betrieb und Unterhalt, muss zumindest für einen Teil der Hirschengraben-Anlage eine andere Belagsform gefunden werden. Allenfalls kann mit einer «halboffenen» Materialisierung eine ideale Lösung für Umwelt und Nutzung gefunden werden. Alte, grosse Bäume weisen gegenüber neuen,

Baustein 2 Passage Hirschengraben inkl. Umgestaltung			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
			<p>kleinen und wenig dichten Bäumen eine erhöhte Qualität sowohl in klimatischer und ökologischer als auch in räumlich-ästhetischer Hinsicht auf. «Baumtrog-Situationen» und eine Versiegelung des Wurzelbereichs (Plattenbelag) verschlechtern die Bedingungen bzw. verbessern die Wachstumsbedingungen für die Bäume gegenüber der heutigen Situation nicht. Dies hat Auswirkungen auf das Stadtklima und die Aufenthaltsqualität. Im Rahmen des weiteren Planungsprozesses wird darauf geachtet, dass möglichst gute Standortbedingungen für die Bäume geschaffen werden. So wird aktuell daran gearbeitet, keine vollumfängliche Versiegelung umzusetzen, sondern eine Materialisierung zu wählen, welche den Bäumen im Wurzelbereich ausreichend Raum sowie eine gute Bewässerung sichert und optimale Wachstumsbedingungen erlaubt, damit die Bäume sich gut entwickeln und rasch einen positiven Einfluss auf das Stadtklima haben. Für die neugepflanzten Bäume werden standortgerechte Bedingungen für einen möglichst zusammenhängenden Wurzelraum geschaffen, damit diese ohne Einschränkungen gedeihen können. Die einzuhaltenden Bedingungen werden im Planungsprozess in enger Zusammenarbeit mit Stadtgrün Bern definiert und weiterbearbeitet. Aufgrund der veränderten Klimabedingungen, von Schädlingsbefall und den Einflüssen der Bewirtschaftung des Stadtraums, ist die Rosskastanie nicht die ideale Baumart für diesen Standort. Neben den höheren Temperaturen machen der Rosskastanie auch die erhöhte Schadstoffbelastung, die Kastanienminiermotte und der Salzeintrag zu schaffen. Daher wird bei einem zukünftigen Baumersatz die Rosskastanie am Standort Hirschengraben durch eine andere Baumart ersetzt werden müssen. Das heisst nicht, dass ein Ersatz der Bäume im Hirschengraben akut ist und umgehend angegangen werden muss, sondern dass die Bäume längerfristig (25 – 50 Jahre) ersetzt werden müssen. Mit der geplanten Umgestaltung des Hirschengrabens, welche auf der Basis der Resultate eines</p>

<b>Baustein 2 Passage Hirschengraben inkl. Umgestaltung</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
			<p>qualitätssichernden Verfahrens umgesetzt wird, wird der Ersatz durch eine standortgerechte Baumart jetzt angegangen.</p> <p>Die Umgestaltung des Hirschengrabens erfolgt aufgrund der Passage, unabhängig davon, ob eine Velostation realisiert wird oder nicht.</p>
68	Dürmüller Urs	Die Personenpassage ist zwar nötig, aber sie darf nicht auf Kosten des Hirschenparks gehen! Ausgang via Untergeschoss der Gebäude Bubenbergplatz 8 (und 6)	Es wird einen Ausgang via Untergeschoss der Gebäude Bubenbergplatz 8 geben. Berechnungen zeigen jedoch, dass dieser Ausgang nur 60% des Personenverkehrs wird absorbieren können; die restlichen 40% müssen daher unterirdisch via Hirschengraben geführt werden.
74	Gunsch Matthias	Möglichst grosse Entflechtung der verschiedenen Verkehrsträger und -arten. (insbesondere ÖV und Velo)	
77	Iseli Moritz	Die weitere Verflüssigung des Veloverkehrs an diesem Verkehrsknoten ist mir ein grosses Anliegen. Eine unterirdische Führung des Fussverkehrs aus dem Bahnhof zum Hirschengraben begünstigt diese Entwicklung hoffentlich weiter.	
80	Kuster Matthias	Die Passage ist nutzlos für Reisende und Passanten, die, vom Bahnhof kommend, am Hirschengraben in ein Tram Richtung Süden / Westen einsteigen wollen. Für sie liegt der Treppenaufgang auf der falschen Seite der Geleise. Die Querung der Geleise ist in der dunklen Jahreszeit und im Gedränge der Rushhour lebensgefährlich. Eine Passage, die nur in eine Richtung funktioniert, ist fragwürdig.	Um den genannten Aspekt vollständig abdecken zu können, müsste auf der West-, der Nordseite und in der Mitte des Hirschengrabens ein Aufgang erstellt werden. Der zur Verfügung stehende Platz bzw. die darüber abzuwickelnden Nutzungen erlauben dies aber nicht. Im Rahmen des Vorprojekts wurden verschiedenste Varianten diesbezüglich untersucht. Mit einer Anordnung in der Mitte können die relevanten Wunschlinien am Besten abgedeckt werden. Der Zugang zu den Trams in Richtung Westen und Süden wird mehrheitlich über den Aufgang beim Bubenbergzentrum mit anschliessendem Queren des Fussgängerstreifens erfolgen.
81	Laub Carla	Ich finde es toll, wenn der Hirschengrabenaufgewertet wird. Die Parkplatzsituation für Velos ist momentan ungenügend.	Im Rahmen der Strategie Veloabstellplätze im Bahnhofumfeld wird eine Gesamtsicht der potenziellen Veloabstellplätze erarbeitet. Es ist das Ziel der Stadt Bern, den Velos gute Abstellmöglichkeiten zur Verfügung zu stellen, ohne dass der öffentliche Raum zu stark belastet wird.

<b>Baustein 2 Passage Hirschengraben inkl. Umgestaltung</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
82	Laub Lilian	Ich finde es gut, dass der Hirschengraben aufgewertet werden soll. Sitzmöglichkeiten auf dem Platz wären toll und genügend Begründung. Je autofreier der Bahnhofsbereich wird, desto besser!	Im Rahmen der Projektierung wird die definitive Gestaltung des Hirschengrabens festgelegt. Die unterschiedlichen Nutzungsbedürfnisse werden in diesem Prozess berücksichtigt.
84	Meier Florian	1. falls das Bubenberg-Denkmal bereits an den Bubenbergplatz versetzt werden könnte, könnte der Widmann-Brunnen in den Platzmittelpunkt rücken und der Velostationseingang im Süden wie geplant erstellt werden. 2. Am besten finde ich aber einen Zugang ausserhalb des Hirschengraben-Platzes, da dieser Zugang störend wirkt. Grundsätzlich ist es schön, dass die alten Grabenmauern mit der Velostation erlebbar gemacht werden. Alternativ zum geplanten Zugangsstandort würde ich einen solchen im Bereich zwischen Mobiliar-Hauptsitz und Steueramt/Personalvorsorge/Versicherungsamt der Stadt Bern bevorzugen. Gemäss älteren Karten zog sich der Schanzengraben vom - falls das Bubenberg-Denkmal bereits an den Bubenbergplatz versetzt werden könnte, könnte der Widmann-Brunnen in den Platzmittelpunkt rücken und der Velostationseingang im Süden wie geplant erstellt werden.	1. Das Bubenbergdenkmal kann aus verkehrlichen und betrieblichen Gründen in einem ersten Schritt nicht direkt auf den Bubenbergplatz versetzt werden. 2. Innerhalb des qualitativen Verfahrens wurden alternative Standorte geprüft und diskutiert; ein Zugang zwischen Mobiliar und Stadtverwaltungsgebäude Bundesgasse 33 wäre zu dezentral platziert und würde daher massive Mehrkosten generieren.
86	Schlapbach Walter	Passage: Viel zu teuer	
88	Schweizer Jürg	Die Unterführung bringt es offenbar mit sich, dass die Parkanlage Hirschengraben abgeholzt wird, die Bäume auseinandergezogen und das Denkmal AvB ein weiteres Mal versetzt wird. Zudem soll die bestehende Chaussierung durch Plattenbelag ersetzt werden. Wer beobachtet, wie die Jungbäume im städtischen Umfeld an Strassen Mühe haben, anzuwachsen, wird nicht zustimmen, dass der Altbestand abgeholzt wird. Ein alter Baum ist ökologisch sehr viel mehr wert, als ein Jungbaum. Der Klimawandel verlangt gebieterisch, dass zum Baumbestand Sorge getragen wird. Ein Plattenbelag wird die Chancen, dass neue Bäume gedeihen, klar	Durch die neuen Anforderungen, welche der Hirschengraben zukünftig erfüllen muss (massive Erhöhung Personenströme, Funktion als wichtiger Zugang zum Bahnhof, ev. Velostation), ist ein Mergelbelag wie heute bestehend nicht mehr die geeignete Materialisierung. Sowohl für Passanten, als auch für Betrieb und Unterhalt, muss zumindest für einen Teil der Hirschengraben-Anlage eine andere Belagsform gefunden werden. Allenfalls kann mit einer «halboffenen» Materialisierung eine ideale Lösung für Umwelt und Nutzung gefunden werden. Alte, grosse Bäume weisen gegenüber neuen, kleinen und wenig dichten Bäumen eine erhöhte Qualität sowohl in klimatischer und ökologischer als

Baustein 2 Passage Hirschengraben inkl. Umgestaltung			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		verschlechtern, ganz abgesehen von der notwendigen Trimmung der vielen Fahrleitungen wegen.	auch in räumlich-ästhetischer Hinsicht auf. «Baumtrog-Situationen» und eine Versiegelung des Wurzelbereichs (Plattenbelag) verschlechtern die Bedingungen bzw. verbessern die Wachstumsbedingungen für die Bäume gegenüber der heutigen Situation nicht. Dies hat Auswirkungen auf das Stadtklima und die Aufenthaltsqualität. Im Rahmen des weiteren Planungsprozesses wird darauf geachtet, dass möglichst gute Standortbedingungen für die Bäume geschaffen werden. So wird aktuell daran gearbeitet, keine vollumfängliche Versiegelung umzusetzen, sondern eine Materialisierung zu wählen, welche den Bäumen im Wurzelbereich ausreichend Raum sowie eine gute Bewässerung sichert und optimale Wachstumsbedingungen erlaubt, damit die Bäume sich gut entwickeln und rasch einen positiven Einfluss auf das Stadtklima haben. Für die neugepflanzten Bäume werden standortgerechte Bedingungen für einen möglichst zusammenhängenden Wurzelraum geschaffen, damit diese ohne Einschränkungen gedeihen können. Die einzuhaltenden Bedingungen werden im Planungsprozess in enger Zusammenarbeit mit Stadtgrün Bern definiert und weiterbearbeitet. Aufgrund der veränderten Klimabedingungen, von Schädlingsbefall und den Einflüssen der Bewirtschaftung des Stadtraums, ist die Rosskastanie nicht die ideale Baumart für diesen Standort. Neben den höheren Temperaturen machen der Rosskastanie auch die erhöhte Schadstoffbelastung, die Kastanienminiermotte und der Salzeintrag zu schaffen. Daher wird bei einem zukünftigen Bauersatz die Rosskastanie am Standort Hirschengraben durch eine andere Baumart ersetzt werden müssen. Das heisst nicht, dass ein Ersatz der Bäume im Hirschengraben akut ist und umgehend angegangen werden muss, sondern dass die Bäume längerfristig (25 – 50 Jahre) ersetzt werden müssen. Mit der geplanten Umgestaltung des Hirschengrabens, welche auf der Basis der Resultate eines qualitätssichernden Verfahrens umgesetzt

Baustein 2 Passage Hirschengraben inkl. Umgestaltung			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
			wird, wird der Ersatz durch eine standortgerechte Baumart jetzt angegangen.
88	Schweizer Jürg	<p>Der Hirschengraben ist mit dem Bundesplatz die grosszügigste und am besten erhaltene Platzanlage des 19./frühen 20. Jh. in Bern, übertrifft letzteren in seiner einheitlichen Gestaltung sogar bei weitem. Die Gestaltung des Hirschengrabens in heutiger Form stammt von 1913 -natürlich ohne Bubenberg- und ging mit dem Abschluss der Platzrandbebauung parallel. Ebenso gehört das Widmantempelchen zur damals geschaffenen Platzgestaltung. Den Wettbewerb dafür gewannen die Architekten Alfred Lanzrein und Max Lutz; im Preisgericht waren führende schweizerische Architekten (Hans Bernoulli, Basel, und Otto Pfister, Zürich, sowie der Bildhauer Carl Burckhardt). Das Brunnentempelchen gehört nicht nur zur Originalausstattung der Anlage, sondern steht in engstem Zusammenhang mit dem Ort, arbeitete Widmann doch im benachbarten ehem. «Bund»-Verlags- haus. Joseph Victor Widmann war ein international angesehener Feuilletonist und Literaturkritiker. Der Hirschengraben ist eine Verkehrsanlage in Form eines parallelen doppelten Strassenzugs, der eine anders charakterisierte Parkinsel einfasst, die von ebenfalls parallelen Baumreihen eingefasst ist. Die beiden schmalseitigen Abschlüsse werden seit 1913 bzw. 1930 durch die beiden Denkmäler räumlich wahrgenommen. Die Frage ist zu stellen, ob ein verbreiternder Eingriff in diese präzise Platzschöpfung richtig und zu verantworten ist. Man ist heute -fälschlicherweise- zudem sehr rasch bereit, 100jährige Park- und Alleebäume zu opfern, in der Meinung, ein neu gesetzter Baum werde die gleiche binnenklimatische Wirkung haben. Wenn er effektiv anwächst, was wie die Erfahrung zeigt, nur unter günstigen Verhältnissen gelingt, wird er erst nach Jahrzehnten die ökologische Bedeutung eines Altbaums entfalten können. Insbesondere ist die Pflanzung in Baumgruben mit reduzierter Fläche und versiegelter</p>	<p>Alte, grosse Bäume weisen gegenüber neuen, kleinen und wenig dichten Bäumen eine erhöhte Qualität sowohl in klimatischer und ökologischer als auch in räumlich-ästhetischer Hinsicht auf. «Baumtrog-Situationen» und eine Versiegelung des Wurzelbereichs (Plattenbelag) verschlechtern die Bedingungen bzw. verbessern die Wachstumsbedingungen für die Bäume gegenüber der heutigen Situation nicht. Dies hat Auswirkungen auf das Stadtklima und die Aufenthaltsqualität. Im Rahmen des weiteren Planungsprozesses wird darauf geachtet, dass möglichst gute Standortbedingungen für die Bäume geschaffen werden. So wird aktuell daran gearbeitet, keine vollumfängliche Versiegelung umzusetzen, sondern eine Materialisierung zu wählen, welche den Bäumen im Wurzelbereich ausreichend Raum sowie eine gute Bewässerung sichert und optimale Wachstumsbedingungen erlaubt, damit die Bäume sich gut entwickeln und rasch einen positiven Einfluss auf das Stadtklima haben. Für die neugepflanzten Bäume werden standortgerechte Bedingungen für einen möglichst zusammenhängenden Wurzelraum geschaffen, damit diese ohne Einschränkungen gedeihen können. Die einzuhaltenden Bedingungen werden im Planungsprozess in enger Zusammenarbeit mit Stadtgrün Bern definiert und weiterbearbeitet. Aufgrund der veränderten Klimabedingungen, von Schädlingsbefall und den Einflüssen der Bewirtschaftung des Stadtraums, ist die Rosskastanie nicht die ideale Baumart für diesen Standort. Neben den höheren Temperaturen machen der Rosskastanie auch die erhöhte Schadstoffbelastung, die Kastanienminiermotte und der Salzeintrag zu schaffen. Daher wird bei einem zukünftigen Baumersatz die Rosskastanie am Standort Hirschengraben durch eine andere Baumart ersetzt werden müssen. Das heisst nicht, dass ein Ersatz der Bäume im Hirschengraben akut ist und umgehend angegangen werden</p>

Baustein 2 Passage Hirschengraben inkl. Umgestaltung			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		<p>Oberfläche dem Wurzel- und damit dem Baumwachstum abträglich. Die Folgen einer Unterkellerung dieser Parkinsel für eine Einstellhalle, auch wenn sie für Velos ist, sind genau gleich wie die einer Autoeinstellhalle: Parkanlage auf Betondeckel ist ein Konflikt, der immer zuungunsten des Parks und damit seiner städtebaulichen Wirkung ausgeht. Die Idee, das Rundtempelchen aus der Parkinsel zu verbannen oder innerhalb der Insel zu versetzen, raubt ihr den damals geschaffenen unteren räumlichen Abschluss, dem Bauwerk von 1913 seinen gleichzeitigen Umraum und gefährdet seine Bausubstanz massgeblich. Es ist ein integrierender Bestandteil der Parkinsel. Warum hat man bei den grossen Bauvorhaben auf beiden Seiten der Schanzenbrücke den Bedarf an Veloparkplätzen nicht gedeckt? Und warum können diese nicht im Zusammenhang mit dem neuen Bahnzugang gedeckt werden?</p>	<p>muss, sondern dass die Bäume längerfristig (25 – 50 Jahre) ersetzt werden müssen. Mit der geplanten Umgestaltung des Hirschengrabens, welche auf der Basis der Resultate eines qualitätssichernden Verfahrens umgesetzt wird, wird der Ersatz durch eine standortgerechte Baumart jetzt angegangen.</p> <p>Innerhalb des qualitativen Verfahrens wurde der Umgang mit den beiden Denkmälern intensiv diskutiert. Es wurde entschieden, dass das Bubenbergsdenkmal als provisorische Lösung in der Mitte des Platzes positioniert wird und, sobald die räumlichen Verhältnisse geschaffen sind, zukünftig an seinen ursprünglichen, korrekten Standort auf dem Bubenbergplatz versetzt wird.</p> <p>Der Widmann-Brunnen muss, falls die Velostation zur Ausführung kommt, aus räumlichen und funktionalen Überlegungen an einen neuen Standort versetzt werden. Dieser muss zusammen mit der städtischen Denkmalpflege noch eruiert werden. Wird lediglich die Passage realisiert, wird der Brunnen erhalten.</p> <p>Im Rahmen der Strategie Veloabstellplätze im Bahnhofumfeld wurden zahlreiche alternative Standorte für den Ausbau des Abstellplatzangebots geprüft, mehrere davon sollen auch umgesetzt werden. Zur Velostation Hirschengraben gibt es aber keine qualitativ und quantitativ gleichwertige Alternative.</p>
88	Schweizer Jürg	<p>Personenunterführungen im städtischen Raum sind unerfreuliche Notbehelfe, in einem Weltkulturerbe besonders unerwünscht und auch vom Publikum alles andere als geschätzt. Man betritt eine Stadt nicht, indem man in eine Parkanlage kommt und sich erst orientieren muss. Es müssen andere Lösungen gesucht werden. [...] Die offenbar provisorische erneute Versetzung des Denkmals ist zu verhindern; sie gefährdet es.</p>	<p>Innerhalb des qualitativen Verfahrens wurde der Umgang mit dem Bubenbergsdenkmal intensiv diskutiert. Es wurde entschieden, dass das Bubenbergsdenkmal als provisorische Lösung in der Mitte des Platzes positioniert wird und, sobald die räumlichen Verhältnisse geschaffen sind, zukünftig an</p>



Baustein 2 Passage Hirschengraben inkl. Umgestaltung			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
			seinen ursprünglichen, korrekten Standort versetzt wird (momentan aus verkehrlichen Aspekten nicht möglich). Eine "Verbannung" in ein Depot ist aus Sicht der zuständigen Experten und der Bauherren keine tragbare Option.
90	Theiler Luzius	<p>Völlig ignoriert werden in der Mitwirkung die städtebauliche Bedeutung der Neugestaltung. Der gemeinderätliche Vortrag von 2016 versprach: Hochwertiges Gesamterscheinungsbild im gegebenen städtebaulichen Kontext;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- würdige Orts- und Adressbildung in Bezug auf Altstadt und UNESCO-Weltkulturerbe;</li> <li>- positiver Beitrag zur Funktionalität und Wirkung des öffentlichen Raums;</li> <li>- angemessene und kohärente Gesamtwirkung des Gebäudeensembles Bubenbergzentrum 8 bis 12 und seiner Umgebung.</li> </ul> <p>Heute schreibt Uli Huber, 26 Jahre lang Chefarchitekt der SBB im «Bund» vom 26. 03. 2019: «Dass es eine Fussgängerunterführung Richtung Hirschengraben braucht, ist nachvollziehbar. Aber eigentlich müsste man die Gebäude an der Ecke Bubenbergplatz-Schanzenstrasse bis zum Burgerspittel abreißen und an der Kreuzung einen richtigen Bahnhofvorplatz machen. Sonst werden die Reisenden einfach aufs Trottoir ausgespuckt, wie aus einem Hinterausgang. Dabei wird vermutlich die Hälfte der Passagiere dereinst dort ein- und aussteigen. Da fehlt es an einer Gesamtplanung.» Fussgänger gehören ans Tageslicht!</p>	<p>Der Projektteil, der die neue Personenpassage und die Neugestaltung des Hirschengrabens (mit Option Velostation) enthält, wurde aufgrund der archäologischen und städtebaulichen Relevanz in einem qualitätssichernden Verfahren erarbeitet: Neben den involvierten Amts- und Fachvorstehern der Stadt Bern, von BERNMOBIL und Energie Wasser Bern (ewb) wurden deshalb auch der Archäologische Dienst des Kantons Bern (AD), ein vom Bundesamt für Kultur (BAK) ernannter externer Experte zum Denkmalschutz sowie je ein externer Experte zu Städtebau, Freiraumplanung und Verkehr beigezogen. Im Verlauf der Projektierung fanden in dieser Zusammensetzung mehrere Workshops statt, an denen auch die Bürgergemeinde Bern und SBB Immobilien als Partner teilnahmen.</p> <p>Für den Teilneubau des Bubenbergzentrums (Bubenbergplatz 10 + 12) wurde im Auftrag der SBB ein öffentlicher Architekturwettbewerb durchgeführt. In der Wettbewerbsjury war die Stadt Bern (via Stadtplanung und Hochbau Stadt Bern) vertreten, im Expertengremium – das für die Beurteilung spezifischer Fachgebiete beigezogen wurde – waren Vertreterinnen und Vertreter der städtischen Denkmalpflege, der Verkehrsplanung und des Tiefbauamts dabei. Die Stadt war also beim Projekt für den Teilneubau des Bubenbergzentrums eingebunden und konnte feststellen, dass mit dem auserkorenen Siegerprojekt «Alexander» die von der Stadt gemachten Vorgaben betreffend Orts- und Adressbildung, Erkennbarkeit der Zugangsfunktion zum Hauptbahnhof, Funktionalität und publikumsorientierter Erdgeschossnutzung grösstenteils umgesetzt werden können. Dass die Eigentümer des angrenzenden Gebäudeteils (Bubenbergzentrum 8) aus wirtschaftlichen Gründen keinen Anlass für einen Neubau sehen und deshalb nicht Hand für</p>

Baustein 2 Passage Hirschengraben inkl. Umgestaltung			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
			die Erarbeitung eines Gesamtprojekts geboten haben, ist zwar bedauerlich. Die Stadt Bern wird aber bei einem allfälligen späteren Ersatz des Gebäudes Bubenbergplatz 8 mit geeigneten Rahmenbedingungen darauf hinwirken, dass sich die Gestaltung des Neubaus am Wettbewerbsprojekt «Alexander» orientieren wird.
90	Theiler Luzius	Die heutige Zweckentfremdung des Hirschengraben-Parkes ist unabhängig von den weiteren ZBB-Planungen zu beseitigen. Der öffentliche Raum gehört allen.	Mit der Velostation im Hirschengraben können die Veloabstellplätze aufgehoben werden, und der Hirschengraben wird wieder allen Nutzerinnen und Nutzern zur Verfügung stehen.
90	Theiler Luzius	Der Bubenbergplatz liegt im Perimeter des Weltkulturerbes. Ich verlange deshalb eine Begutachtung der gesamten geplanten Neugestaltung durch die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege (EKD).	Die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege (EKD) wurde bereits im bisherigen Verfahren einbezogen. Ihre Einschätzung ist Teil der Mitwirkungsunterlagen zum aktuellen ZBB-Projekt. Im Rahmen des Planungsprozesses Stadtraum Bahnhof Bern werden auch interne und externe Experten aus dem Bereich Denkmalpflege einbezogen.
91	Vögeli Dominic	Aus meiner Sicht, werden auch in Zukunft die meisten Personen den Haupteingang des Bahnhofs benutzen. Dies aus dem einfachen Grund, dass die meisten Linien des öffentlichen Verkehrs nicht den Hirschengraben sondern den Bahnhofplatz bedienen. Diesem Aspekt muss entsprechend Sorge getragen werden.	Im Bereich des Bubenbergplatzes wird ein neuer Bahnhofszugang erstellt. Dieser führt dazu, dass sich die Pendlerströme verändern und die Haltestelle Hirschengraben an Attraktivität gewinnt. Die Prognosen der zukünftigen Pendlerströme sind mit der SBB, dem RBS, BERNMOBIL und Postauto verifiziert. Die prognostizierte Personenzunahme beim Hirschengraben ist somit breit abgestützt.
92	Wyler Regula	Die Fussgängerströme sind in den Stosszeiten gross, sonst nicht. Wieviele Personen dann tatsächlich unterirdisch den Platz queren, ist fraglich	
95	Geroni Gianfranco	Finde es sehr gut, dass die Fussgänger untendurch gehen können.	
96	Graf Daniel	Es ist hoffentlich davon auszugehen, dass die Passage mit einer (breiten) Rolltreppe oder einer Rampe ausgestattet sein wird. Ich bin sehr für diese Massnahmen. Allerdings darf der motorisierte Privatverkehr nicht so eingeschränkt werden, dass es in der Rushhour nur noch zu Staus kommt.	Die Passage wird mit einer Treppe und einer Rolltreppe ausgeführt. Die erforderlichen Breiten der Passage und deren Aufgang wurden mittels eines Simulationsprogramms, welches den gesamten Raum im Bahnhof abdeckt, ermittelt und definiert.

Baustein 2 Passage Hirschengraben inkl. Umgestaltung			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		Denn der zentrale Durchgang durch die Stadt ist, entgegen der Meinung von Frau Wyss, immer noch eine Hauptverkehrsachse.	Das Projekt sieht eine Reduktion des MIV um rund 60% ( <i>Annahme bei Beginn Mitwirkung: -50%</i> ) auf dem Bahnhofplatz vor. Diese Reduktion wird mit flankierenden Massnahmen auf dem Stadtgebiet ermöglicht. Die Funktionalität auf dem Bahnhofplatz wurde mittels einer Verkehrssimulation und Berechnungen nachgewiesen.
98	Kläy Michel	Aus Kosten- und Denkmalgründen ist auf die geplante Velostation zu verzichten. Was gibt es für Möglichkeiten zum verdichteten Bauen in die Höhe?	In der Strategie Veloabstellplätze im Bahnhofumfeld wurden alternative Standorte geprüft. Ein allfällig verdichtetes Bauen wird im Rahmen der Studie "Stadtraum Bahnhof" und weiteren Planungsvorhaben geprüft, ist jedoch nicht Bestandteil des Projekts ZBBS.
98	Kläy Michel	Der Bau einer Personenpassage ist sinnvoll, damit oberirdisch der Verkehr störungsfrei funktioniert. Aus welchen Gründen wird der Personenverkehr nicht hauptsächlich (zu 80%) durch die unterirdische Personenpassage geleitet und ist damit schneller und sicherer?	Die Passage ist klar ein notwendiger Bestandteil der Gesamtlösung, um einen wesentlichen Anteil des enormen Fussverkehrsaufkommen auf gleichem Niveau wie die Strasse führen zu können. Die Passage wird selbstverständlich hochwertig und ausreichend dimensioniert konzipiert. Die vielfältigen, sich überlagernden Routen und Frequenzen des Fussverkehrs wurden detailliert untersucht und prognostiziert, auch auf den Erfahrungen Bahnhofplatz / Christoffelunterführung basierend. Die prognostizierte durchschnittliche Verteilung 60/40 ist ein Ergebnis davon.
99	Kummer Tim	Ich würde mir wünschen, dass der Hirschengraben eine Bewegungszone ohne Konsumzwang wird, der auch Platz für Randständige hat. Diese werden immer mehr vom Bahnhof vertrieben (Bahnhof als Einkaufsparadies).	
101	Pestalozzi Pierre	"Eher ja" betrifft Personenpassage inkl. Entfernung des Bubenbergsdenkmal: Leider unvermeidlich, solange Bubenbergplatz nicht autofrei ist.	
101	Pestalozzi Pierre	Nein betrifft Neugestaltung Hirschengraben: Der Ersatz und die leichte Verschiebung der (im Kurzbericht nirgends als krank taxierten) Kastanienbäume ist grundsätzlich vermeidbar, resp. den Eingriff in die bestehende Baumallee braucht's nur, falls Velostation gebaut wird.	Alte, grosse Bäume weisen gegenüber neuen, kleinen und wenig dichten Bäumen eine erhöhte Qualität sowohl in klimatischer und ökologischer als auch in räumlich-ästhetischer Hinsicht auf. «Baumtrog-Situationen» und

Baustein 2 Passage Hirschengraben inkl. Umgestaltung			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
			<p>eine Versiegelung des Wurzelbereichs (Plattenbelag) verschlechtern die Bedingungen bzw. verbessern die Wachstumsbedingungen für die Bäume gegenüber der heutigen Situation nicht. Dies hat Auswirkungen auf das Stadtklima und die Aufenthaltsqualität. Im Rahmen des weiteren Planungsprozesses wird darauf geachtet, dass möglichst gute Standortbedingungen für die Bäume geschaffen werden. So wird aktuell daran gearbeitet, keine vollumfängliche Versiegelung umzusetzen, sondern eine Materialisierung zu wählen, welche den Bäumen im Wurzelbereich ausreichend Raum sowie eine gute Bewässerung sichert und optimale Wachstumsbedingungen erlaubt, damit die Bäume sich gut entwickeln und rasch einen positiven Einfluss auf das Stadtklima haben. Für die neugepflanzten Bäume werden standortgerechte Bedingungen für einen möglichst zusammenhängenden Wurzelraum geschaffen, damit diese ohne Einschränkungen gedeihen können. Die einzuhaltenden Bedingungen werden im Planungsprozess in enger Zusammenarbeit mit Stadtgrün Bern definiert und weiterbearbeitet. Aufgrund der veränderten Klimabedingungen, von Schädlingsbefall und den Einflüssen der Bewirtschaftung des Stadtraums, ist die Rosskastanie nicht die ideale Baumart für diesen Standort. Neben den höheren Temperaturen machen der Rosskastanie auch die erhöhte Schadstoffbelastung, die Kastanienminiermotte und der Salzeintrag zu schaffen. Daher wird bei einem zukünftigen Bauersatz die Rosskastanie am Standort Hirschengraben durch eine andere Baumart ersetzt werden müssen. Das heisst nicht, dass ein Ersatz der Bäume im Hirschengraben akut ist und umgehend angegangen werden muss, sondern dass die Bäume längerfristig (25 – 50 Jahre) ersetzt werden müssen. Mit der geplanten Umgestaltung des Hirschengrabens, welche auf der Basis der Resultate eines qualitätssichernden Verfahrens umgesetzt wird, wird der Ersatz durch eine standortgerechte Baumart jetzt angegangen.</p>

Baustein 2 Passage Hirschengraben inkl. Umgestaltung			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
101	Pestalozzi Pierre	Zugang zur Passage um mehrere Meter zum Bubenbergplatz hin verschieben (Verzicht auf 2 neue Bäume nördlich des Zugangs) und Denkmal keinesfalls in die Mitte des Hirschengrabens versetzen (dies würde die Parkanlage unzulässig zerteilen), sondern bis zur geplanten Umgestaltung des Bubenbergplatzes einmotten. Zugang Hirschengraben auf max. 7m Breite beschränken. Lift beim Zugang Hirschengraben unnötig, da BehiG-konformer Zugang zur Personenpassage nördlich des Bubenbergplatzes gewährleistet ist – bitte nicht überall das Maximum anstreben, sondern pragmatische Lösungen wählen!	<p>Verschiebung Aufgang: Um die Aufwärtskompatibilität für eine allfällige Verschiebung der Tramgeleise Richtung Süden zu wahren, kann der Aufgang der Passage nicht weiter gegen den Bubenbergplatz geschoben werden.</p> <p>Verschiebung Bubenbergdenkmal: Innerhalb des qualitativen Verfahrens wurde der Umgang mit dem Bubenbergdenkmal intensiv diskutiert. Es wurde entschieden, dass das Bubenbergdenkmal als provisorische Lösung in der Mitte des Platzes positioniert wird und, sobald die räumlichen Verhältnisse geschaffen sind, zukünftig an seinen ursprünglichen, korrekten Standort versetzt wird (momentan aus verkehrlichen Aspekten nicht möglich). Eine "Verbannung" in ein Depot wurde von den zuständigen Experten und der Bauherren als nicht zielführend erachtet.</p> <p>Die Breite des Aufgangs ist auf die zu erwartenden Passantenströme ausgerichtet. Der Lift ist eine explizite Forderung der Behindertenverbände. Dieser wird im Rahmen der Erarbeitung des Bauprojekts noch weiter diskutiert.</p>
102	Ryser Gerhard	Personenpassage 4, aber weshalb wird hier, wie übrigens über das gesamte Planungsprojekt hinweg, jeweils der Fussgänger mit dem Velofahrer gleichgestellt. Bereits fühle ich mich als Fussgänger insbesondere im Hirschengraben häufig unsicher, da einige Velofahrer jegliches Vortrittsrecht für sich in Anspruch nehmen. Die Gemeinderätin Wyss argumentiert, dass Bahnhöfe überwiegend Fussgänger produzieren, was stimmig und nachvollziehbar ist. Weshalb muss dann der Velofahrer (im Unterschied zum von Ihnen so wunderbar verklausulierten MIV) mitten in diesem gemäss Ihren Argumentarien herrschenden Fussgängergetümmel am liebsten gleich neben den Bahngleisen auf sein Fahrrad steigen sollen? Weshalb ist es dem MIV-Benutzer zumutbar, Umwege in Kauf zu nehmen, den Velofahren aber nicht?	Die verschiedenen Verkehrsarten werden primär auf Grund ihrer Flächeneffizienz priorisiert. Soweit möglich, werden die Wege von zu Fuss Gehenden und Velofahrenden entflechtet. Dadurch können sich die zu Fuss Gehenden mehrheitlich auf für sie reservierten Flächen bewegen.

<b>Baustein 2 Passage Hirschengraben inkl. Umgestaltung</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
102	Ryser Gerhard	Ich plädiere für eine gleichwertige Behandlung des MIV und des Veloverkehrs. Ich erkenne aus den Planungsunterlagen nicht, wie die Sicherheit der Fussgänger in denjenigen Bereichen der Personenpassage/Velostation gewährleistet werden soll, wo Fussgänger und Velofahrer gezwungenermassen aufeinandertreffen. Haben Sie auch schon einen Augenschein genommen, wie sich Fussgänger und Velofahrer in der heutigen Situation am Hirschengraben begegnen? Wurden Sie noch nie durch Velofahrer in die Schranken gewiesen, als Sie die Strasse überqueren wollten?	Der Veloverkehr gehört zusammen mit dem Fussverkehr und dem öffentlichen Verkehr zu den nachhaltigen und zu fördernden Verkehrsarten. Eine klare Flächenzuordnung wird die heute bestehenden Konfliktsituationen auf Mischflächen reduzieren.
103	Schmid Luca	Persönlich finde ich eine Personenpassage unerlässlich, da durch den neuen Bahnhofzugang der Personenstrom noch mehr zunehmen wird und schon heute die Kreuzung überlastet ist.	

<b>Baustein 2+ Option Velostation Hirschengraben</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
1	CVP Stadt Bern	Die Velostation ist eine architektonisch sehr gelungene Lösung. Natürlich ist das Projekt mit höheren Kosten verbunden, aber die Ausserordentlichkeit des Projektes erlaubt es, im gleichen Zug der Umgestaltung des Bahnhofperimeters auch die schwierige Velosituation auf dem Hirschengraben-Platz zu entwirren. Die Investition, den heutigen Velo-Salat schön, sicher und zweckmässig unter die Erde versorgen zu können, lohnt sich. Dafür braucht es in Zukunft aber auch das konsequente Vorgehen der Stadt gegen Velo-Falschparkierer auf dem neuen Platz (Räumungsaktionen). Die CVP unterstützt die Velostation, stellt allerdings folgende Forderungen:	Die genannten Anforderungen an eine Velostation werden geteilt. Das zukünftige Konzept der Bewirtschaftung, und dabei insbesondere das Preismodell der Velostationen, ist in Bearbeitung. Varianten mit einer gewissen Dauer zum Gratisparkieren in Velostationen sind Bestandteil dieser Abklärungen. Es wird zudem geprüft, ob schweizweit ein einheitliches Zutrittsystem für Velostationen (z.B. mit Swisspass) eingeführt werden kann.

<b>Baustein 2+ Option Velostation Hirschengraben</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Station muss einfach und 24/7 zugänglich sein</li> <li>- Zugang: Ein Badge-System à la Veloverleih für geschützte Langzeitplätze und ein Teil gratis für Kurzzeitznutzung, damit auch wirklich Nutzung sichergestellt ist (kein zweites PostParc-Fiasko)</li> </ul>	
1	CVP Stadt Bern	Station muss unterirdisch mit der Passage verbunden sein, so dass der Velofahrer unten durch direkt zur SBB kann.	Eine direkte Anbindung ist vorgesehen und projektiert.
2	EVP	Ob unter dem Hirschengraben eine Velostation gebaut werden soll, hat kontroverse Diskussionen bei uns ausgelöst: einerseits sind wir überzeugt, dass es dringend neue Abstellplätze für Velos braucht, andererseits würden wir es begrüßen, wenn dazu eine andere Möglichkeit gefunden würde als der teure Bau einer aus der Sicht des Denkmalschutzes fragwürdigen Velostation unter dem Hirschengraben. Eine Steigerung der Aufenthaltsqualität auf dem Hirschengraben unterstützen wir aber auf alle Fälle. Und nach wie vor sollte es Grasparkplätze für Velos geben, ev. könnte das Parkieren da zeitlich begrenzt werden.	Für das Veloabstellangebot im Raum Bahnhof Bern wurden im Auftrag des Stadtrats auch alternative Standorte zum Hirschengraben evaluiert. Es wurde dazu eine Strategie Veloabstellplätze im Bahnhofumfeld mit einem Gesamtkonzept, einer Auslegeordnung zu den Ausbauoptionen und einem Umsetzungsprogramm 2030 erarbeitet. Der Gemeinderat hat die Strategie Veloabstellplätze im Bahnhofumfeld am 11. Dezember 2019 zur Kenntnis genommen. Sie erbringt den Nachweis, dass es für die Velostation Hirschengraben keine zweckmässige Alternative gibt. Gratis-Veloabstellplätze wird es auch im Bahnhofumfeld weiterhin geben.
3	FDP	Ja, wir würden es begrüßen, wenn die Velos auf dem Dach (Weiterziehung der Welle) über den Geleisen abgestellt werden konnten, solange dies nicht den geplanten Verkehr über die Stadtbachstrasse einengt. Ein Eingang südlich der Welle wäre ideal.	Im Rahmen der Strategie Veloabstellplätze im Bahnhofumfeld wurden mit der SBB mehrere Optionen für Veloabstellplätze auf einer Plattform über den Geleisen geprüft. Einzelne davon sind umsetzbar, allerdings erst langfristig. Auch eine Erschliessung von Süden her wurde geprüft. Sie ist für eine Option machbar, aber aufgrund der Umwege/Steigungen nicht attraktiv.
3	FDP	Dass das Denkmal und auch der Widmann-Brunnen versetzt werden, ist akzeptierbar und zwar im Rahmen einer Gesamtabwägung.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
3	FDP	Personenpassage Hirschengraben mit angeschlossener Velostation: Dieses Projekt unterstützen wir. Der Hirschengraben muss als Park wieder ersichtlich sein und nicht als Veloraum. Die Argumente der Denkmalpflege	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.

<b>Baustein 2+ Option Velostation Hirschengraben</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
		können wir nicht nachvollziehen. Das Projekt nimmt Rücksicht auf die alten Mauern resp. diese werden durch das Sichtbarmachen zu einem aktiven Teil des Unesco Weltkulturerbes und zeigen auch den Passanten auf, dass Bern viel Geschichte und eine interessante Vergangenheit hat. Die Mauer kann hinter Glas gelegt und somit konserviert werden. Gleich wurde übrigens auch früher im Bahnhof verfahren.	
4	GFL Stadt Bern	Unabhängig davon, ob eine unter dem Hirschengraben eine Velostation gebaut wird, sollen die «provisorischen» Veloparkplätze im Hirschengraben-Park zwingend aufgehoben werden. Bevor ein derartiger Eingriff geplant wird, müsste eigentlich ein konsolidiertes, vereinbartes Zielbild vorliegen, wie der Stadtraum Bahnhof in mittlerer Zukunft (2040) aussehen sollte. Für uns ist zentral, dass schnellst möglich ein solches Zielbild erarbeitet wird. Dieses darf nicht auf den Ergebnissen ZBB beruhen, sondern die Planungen ZBB sollen sich an diesem Zielbild ausrichten.	In einem Workshop-Verfahren wurden erste Szenarien für ein langfristiges Zielbild (Zeithorizont 2035ff) entworfen. Die Kompatibilität der Bausteine ZBBS mit diesen möglichen langfristigen Entwicklungen wurde im Bericht zur ersten Phase des Planungsprozesses bestätigt.
4	GFL Stadt Bern	Wir erachten eine unterirdische Velostation unter dem Hirschengraben als nicht nachhaltig und entsprechend lehnen wir diese ab. Sie ist enorm teuer, wird sich nie selber finanzieren, ist stadträumlich ein zu grosser Eingriff und bietet darüber hinaus keine Lösung für Velofahrer aus dem Kirchenfeld. Weiter befürchten wir, dass bei der weiteren Ausgestaltung des Projekts die oberirdischen Infrastruktur-Flächen noch grösser ausfallen werden (so ist z.B. aktuell eine steile Rampe geplant) und weitere Infrastrukturbauten an der Oberfläche nötig sind, desweiteren bestehen sehr grosse Planungsrisiken. Wir fordern, dass stattdessen dringend und ernsthaft andere Standorte für Veloabstellplätze gesucht werden.	Für das Veloabstellangebot im Raum Bahnhof Bern wurden im Auftrag des Stadtrats auch alternative Standorte zum Hirschengraben evaluiert. Es wurde dazu eine Strategie Veloabstellplätze im Bahnhofumfeld mit einem Gesamtkonzept, einer Auslegeordnung zu den Ausbauoptionen und einem Umsetzungsprogramm 2030 erarbeitet. Der Gemeinderat hat die Strategie Veloabstellplätze im Bahnhofumfeld am 11. Dezember 2019 zur Kenntnis genommen. Sie erbringt den Nachweis, dass es für die Velostation Hirschengraben keine zweckmässige Alternative gibt. Mit der vorgesehenen Ein-/Ausfahrt im Hirschegraben Süd ist die Velostation Hirschegraben von der Bundesgasse/vom Kirchenfeld her sehr gut erreichbar.
4	GFL Stadt Bern	Abhilfe dürfte auch geschaffen werden, wenn der Veloverkehr grossräumiger und mit Varianten gedacht wird. Die Velofahrer, die von Köniz via die Schwarzenburgstrasse oder aus dem Weissenbühl/Beaumont/Mattenhof ins Zentrum fahren wollen, können z.B. über die bereits verkehrsberuhigte	Die Belpstrasse verfügt nicht über den entsprechenden Querschnitt, um als Velohauptroute ausgebaut zu werden. Zudem würde so eine zusätzliche Querung der Laupenstrasse notwendig. Die Wunschlinien Richtung Bahnhof



Baustein 2+ Option Velostation Hirschengraben			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		Belpstrasse via die Laupenstrasse (allenfalls Seilerstrasse) in den Bereich nördlich des Hirschengrabens geführt werden. So reduziert sich der Bedarf an Veloabstellplätzen südlich des Bubenberglplatzes.	und Zentrum verlaufen Richtung Hirschengraben; und diesen soll grundsätzlich entsprochen werden.
4	GFL Stadt Bern	Falls eine Velostation gebaut wird, müssen die Auswirkungen auf die Oberfläche minimiert werden, damit der Park in seiner heutigen Qualität und Grösse erhalten bleibt. Ausserdem sollte eine möglichst hohe Versickerung von Meteorwasser angestrebt werden.	Durch die neuen Anforderungen, welche der Hirschengraben zukünftig erfüllen muss (massive Erhöhung Personenströme, Funktion als wichtiger Zugang zum Bahnhof, ev. Velostation), ist ein Mergelbelag wie heute bestehend nicht mehr die geeignete Materialisierung. Sowohl für Passanten, als auch für Betrieb und Unterhalt, muss zumindest für einen Teil der Hirschengraben-Anlage eine andere Belagsform gefunden werden. Allenfalls kann mit einer «halboffenen» Materialisierung eine ideale Lösung für Umwelt und Nutzung gefunden werden. Alte, grosse Bäume weisen gegenüber neuen, kleinen und wenig dichten Bäumen eine erhöhte Qualität sowohl in klimatischer und ökologischer als auch in räumlich-ästhetischer Hinsicht auf. «Baumtrog-Situationen» und eine Versiegelung des Wurzelbereichs (Plattenbelag) verschlechtern die Bedingungen bzw. verbessern die Wachstumsbedingungen für die Bäume gegenüber der heutigen Situation nicht. Dies hat Auswirkungen auf das Stadtklima und die Aufenthaltsqualität. Im Rahmen des weiteren Planungsprozesses wird darauf geachtet, dass möglichst gute Standortbedingungen für die Bäume geschaffen werden. So wird aktuell daran gearbeitet, keine vollumfängliche Versiegelung umzusetzen, sondern eine Materialisierung zu wählen, welche den Bäumen im Wurzelbereich ausreichend Raum sowie eine gute Bewässerung sichert und optimale Wachstumsbedingungen erlaubt, damit die Bäume sich gut entwickeln und rasch einen positiven Einfluss auf das Stadtklima haben. Für die neugepflanzten Bäume werden standortgerechte Bedingungen für einen möglichst zusammenhängenden Wurzelraum geschaffen, damit diese ohne Einschränkungen gedeihen können. Die einzuhaltenden Bedingungen werden im Planungsprozess in enger Zusammenarbeit mit Stadtgrün Bern definiert

Baustein 2+ Option Velostation Hirschengraben			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
			<p>und weiterbearbeitet. Aufgrund der veränderten Klimabedingungen, von Schädlingsbefall und den Einflüssen der Bewirtschaftung des Stadtraums, ist die Rosskastanie nicht die ideale Baumart für diesen Standort. Neben den höheren Temperaturen machen der Rosskastanie auch die erhöhte Schadstoffbelastung, die Kastanienminiermotte und der Salzeintrag zu schaffen. Daher wird bei einem zukünftigen Baumersatz die Rosskastanie am Standort Hirschengraben durch eine andere Baumart ersetzt werden müssen. Das heisst nicht, dass ein Ersatz der Bäume im Hirschengraben akut ist und umgehend angegangen werden muss, sondern dass die Bäume längerfristig (25 – 50 Jahre) ersetzt werden müssen. Mit der geplanten Umgestaltung des Hirschengrabens, welche auf der Basis der Resultate eines qualitätssichernden Verfahrens umgesetzt wird, wird der Ersatz durch eine standortgerechte Baumart jetzt angegangen. Die Umgestaltung erfolgt aufgrund der Passage, auch wenn keine Velostation realisiert wird.</p>
5	Grün alternative Partei GaP	<p>Wieder eine Suggestivfrage. Die bestehenden Velostationen im Raum Bahnhof sind nicht ausgelastet („Bund“ vom 09. 03. 2019 S. 19), dazu bestehen Ausbaumöglichkeiten an anderen Orten. Z.B. könnte man das Untergeschoss des Hauses Bubenbergrplatz 8 eisenbahnrechtlich enteignen und dort eine Velostation einrichten. Sollte trotzdem ein Mangel an Veloabstellplätzen befürchtet werden, dann sind andere Massnahmen zur Behebung zu prüfen, z. B. konsequentere Anwendung von Art. 16 BauG und Art. 54a BauV (Erstellungspflicht Veloabstellplätze). Unabhängig von allen anderen Vorhaben ist der Hirschengraben-Park ein öffentlicher, für die Allgemeinheit zugänglicher Ort. Die schon viele Jahre andauernde Zweckentfremdung für das Veloparkieren lehnen wir ab.</p>	<p>Mit der Erstellung der Velostation Hirschengraben können die oberirdischen Veloabstellplätze auf dem Hirschengraben aufgehoben werden.</p> <p>Für das Veloabstellangebot im Raum Bahnhof Bern wurden im Auftrag des Stadtrats auch alternative Standorte zum Hirschengraben evaluiert. Es wurde dazu eine Strategie Veloabstellplätze im Bahnhofumfeld mit einem Gesamtkonzept, einer Auslegeordnung zu den Ausbauoptionen und einem Umsetzungsprogramm 2030 erarbeitet. Der Gemeinderat hat die Strategie Veloabstellplätze im Bahnhofumfeld am 11. Dezember 2019 zur Kenntnis genommen. Sie erbringt den Nachweis, dass es für die Velostation Hirschengraben keine zweckmässige Alternative gibt. Zurzeit noch schlecht ausgelastet sind im Bahnhofumfeld nur die Velostationen, die schlecht mit dem Bahnhof verbunden sind. Verbesserungen sind möglich und geplant. Grosse neue Velostationen müssen deshalb eine direkte Verbindung zum</p>

Baustein 2+ Option Velostation Hirschengraben			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
			Bahnhof aufweisen, die Velostation Hirschengraben erfüllt diese Anforderung.
6	Grünes Bündnis Bern	Der Bedarf an zusätzlichen Veloabstellplätzen rund um den Bahnhof ist unbestritten. Allerdings braucht es aus unserer Sicht vor allem gut erreichbare kostenlose Veloparkplätze. Der Bau einer unterirdischen Velostation kann diesen Bedarf nur bedingt decken, vor allem wenn gleichzeitig oberirdische gratis Parkplätze aufgehoben werden. Das lässt sich auch aus der Tatsache ableiten, dass die Velostation Postparc immer noch nicht ausgelastet ist, und die Menschen ihr Velo lieber im Hirschengraben parkieren. Damit eine Verlagerung vom Hirschengraben in die Velostation funktionieren kann, fordern wir, dass die Abstellplätze in der neuen Velostation gratis sind. Auch muss der Zugang zu den Geleisen von der Velostation gut und direkt sein und auch von aussen muss die Velostation optimal erschlossen und einfach zugänglich sein.	Die Velostation PostParc ist heute noch schlecht mit dem Bahnhof verbunden. Verbesserungen sind möglich und geplant. Grosse neue Velostationen müssen eine direkte Verbindung zum Bahnhof aufweisen, die Velostation Hirschengraben erfüllt diese Anforderung. Das zukünftige Konzept der Bewirtschaftung, und dabei insbesondere das Preismodell der Velostationen, wird zurzeit erarbeitet. Varianten mit einer gewissen Dauer zum Gratisparkieren in Velostationen werden vertieft geprüft.
6	Grünes Bündnis Bern	Zudem soll die geplante Velostation in einem sehr sensiblen Umfeld entstehen, was u.a. die Gutachten der Denkmalpflege zeigen. In diesem Perimeter darf aus unserer Sicht die Qualität des Stadtraums so wenig wie möglich beeinflusst werden und die Velostation muss mit der «Entwicklung Stadtraum Bern» kompatibel sein. Das unterirdische bauen in diesem Perimeter macht die Anlage auch sehr teuer (pro Veloabstellplatz werden die Kosten auf 11'000 Franken geschätzt!). Die Bedenken der Denkmalpflege und Archäologie zeigen, dass man sich bei der Option Hirschengraben auf grosse Unsicherheiten bezüglich der Bewilligung einlässt. Aus all diesen Überlegungen heraus darf die Velostation wirklich nur gebaut werden, wenn alle anderen Optionen auf Herz und Nieren geprüft wurden. Wir werden dem sehr teuren Bau in einem schwierigen Perimeter nur zustimmen, wenn dargelegt werden kann, dass sämtliche, auch unkonventionellen, Al-	Für das Veloabstellangebot im Raum Bahnhof Bern wurden im Auftrag des Stadtrats auch alternative Standorte zum Hirschengraben evaluiert. Es wurde dazu eine Strategie Veloabstellplätze im Bahnhofumfeld mit einem Gesamtkonzept, einer Auslegeordnung zu den Ausbauoptionen und einem Umsetzungsprogramm 2030 erarbeitet. Der Gemeinderat hat die Strategie Veloabstellplätze im Bahnhofumfeld am 11. Dezember 2019 zur Kenntnis genommen. Sie erbringt den Nachweis, dass es für die Velostation Hirschengraben keine zweckmässige Alternative gibt. Das angesprochene «Sektorendenken» wird in der Strategie übrigens keineswegs rigide angewendet. Nichts spricht gegen sektorenübergreifende Lösungen, wenn sie von den Velofahrenden auch genutzt werden, d.h. die Zufahrt nicht wegen Steigungen, Umwegen oder anderen Hindernissen zu unattraktiv ist.

<b>Baustein 2+ Option Velostation Hirschengraben</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
		ternativen geprüft und als absolut undruchführbar verworfen wurden. Dabei muss das «Sektordenken», welches im Moment die Planung der Veloabstellplätze stark beeinflusst auch etwas aufgeweicht werden. Durch eine geeignete Velo-Lenkung könnten beispielsweise ein Teil der Velos, die dem Sektor Süd-West zugeteilt werden, via Stadtbachstrasse in den Sektor Nord umgeleitet werden. Es sind darum unbedingt auch «Sektorfremde» Optionen zu prüfen, wie beispielsweise eine Velostationsbrücke neben der Welle.	
6	Grünes Bündnis Bern	Bei den Visualisierungen fällt uns auf, dass die Rampe in die Velostation unglaublich steil wirkt. Gemäss Plänen hat die Rampe eine Steigung von 16%. Die Ein- und Ausfahrt in die Velostation muss auch für Veloanhänger usw. problemlos fahrbar sein.	Als Grundlage für die Rampenneigung diene das Dokument "Velostationen. Empfehlungen für die Planung und Umsetzung. Leitfaden. Bundesamt für Strassen (ASTRA), 2013". Auf der Seite 26 findet sich eine Norm für eine theoretische Rampenneigung von 12% (Neigung Norm) und eine Norm für eine praktische Neigung bis zu 16% (Neigung Praxis).
7	Grünliberale Partei Stadt (GLP)	(2-Rad-)Sharing-Angebote sind miteinzubeziehen. In der (unterirdischen) Velostation sollte ein "2-Rad-Hub" oder „Mobilitäts-Hub“ entstehen, u.a. mit Miet- und Sharingangeboten von Velos, Trottis u.ä. und Lademöglichkeiten für elektrisch unterstützte Gefährte.	Die Einschätzung wird geteilt. Das zukünftige Konzept der Bewirtschaftung, und dabei insbesondere das Preismodell der Velostationen, wird zurzeit erarbeitet. Damit soll die Auslastung der bestehenden Velostationen erhöht werden und sollen neue Angebote geschaffen werden.
7	Grünliberale Partei Stadt (GLP)	Ebenfalls sind Massnahmen zu ergreifen, welche den Bedarf an Veloabstellplätzen reduzieren (z.B. Begrenzung der Parkierdauer für Velos).	Das zukünftige Konzept der Veloparkierung im Raum Bahnhof wird zurzeit erarbeitet. Eine Begrenzung der Parkdauer ist vorgesehen.
7	Grünliberale Partei Stadt (GLP)	Neben der Schaffung von neuen Veloabstellplätzen soll auch sichergestellt werden, dass die bestehenden Veloabstellplätze rund um den Bahnhof nicht von «Veloleichen» zugestellt werden, sondern den effektiven Bedarf bedienen.	Das zukünftige Konzept der Veloparkierung im Raum Bahnhof wird zurzeit erarbeitet. Es sollen auch bessere Grundlage für das Wegräumen von «Veloleichen» geschaffen werden (von denen es gemäss regelmässigen Kontrollen nicht viele gibt).
7	Grünliberale Partei Stadt (GLP)	Der Bau der Anlage ist nur unter der strikten Bedingung zu bejahen, dass nach Fertigstellung der Anlage der Hirschengraben nicht mehr als Veloabstellplatz fungiert und seine eigentliche Ästhetik damit auch wieder zur Geltung kommt.	Mit der Realisierung der Velostation Hirschengraben können die oberirdischen Veloabstellplätze auf dem Hirschengraben aufgehoben werden.

<b>Baustein 2+ Option Velostation Hirschengraben</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
7	Grünliberale Partei Stadt (GLP)	Wir begrüßen grundsätzlich die Bemühungen mehr Veloabstellplätze zu schaffen im nahen Umfeld des Bahnhofes, gerade mit dem Ziel, den Hirschengraben wieder zu einem begehbaren Platz zu machen. Allerdings sind unterirdische Bauten immer sehr teuer (wie auch hier) und es fragt sich im vorliegenden Fall, ob der simple Ausbau von Parkplätzen für private, nicht geteilte Velos die einzige mögliche Antwort auf gesteigerte Mobilitätsbedürfnisse ist.	Mit dem Veloverleihsystem "Velo Bern" sowie weiteren privaten Anbietern im Bereich geteilter Mobilität sind bereits Angebote vorhanden. Der Ausbau von Abstellplätzen für das eigene, private Velo ist nach Ansicht der Stadt Bern trotzdem dringend und notwendig.
7	Grünliberale Partei Stadt (GLP)	Der Veloverkehr muss grossräumiger gedacht werden. Beispielsweise können Velofahrer, die vom Südwesten her kommen, über die Belpstrasse via Laupenstrasse zum oberen Hirschengrabens geführt werden. So reduziert sich der Bedarf an Veloabstellplätzen südlich des Bubenbergplatzes.	Die Belpstrasse verfügt nicht über den entsprechenden Querschnitt, um als Velohaupttroute ausgebaut zu werden. Zudem würde so eine zusätzliche Querung der Laupenstrasse notwendig. Die Wunschlinien Richtung Bahnhof und Zentrum verlaufen Richtung Hirschengraben, und diesen soll grundsätzlich entsprochen werden.
7	Grünliberale Partei Stadt (GLP)	Die Frage ist doch viel eher, ob die EKD denn noch einen Verzicht empfiehlt wenn alle Alternativen geprüft wurden und eine Beurteilung durch die EKD auf Basis des neusten Planungsstandes erfolgen würde, wie das offenbar nicht der Fall war gemäss wiederholt gemachten Hinweisen in den Mitwirkungsunterlagen. Wir können dem Verlust von historischer Bausubstanz der Abwertung des Hirschgrabens als Platz nur zustimmen, wenn obenstehende Forderungen genügend berücksichtigt werden.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
7	Grünliberale Partei Stadt (GLP)	Als Chance sehen wir, dass durch den Bau der Personenpassage/Velostation die Mauer des Hirschengrabens so freigelegt werden kann, dass sie in diesem unterirdischen Räumen zur Geltung kommt und wahrgenommen werden kann (z.B. analog Stadtmauern im Bahnhof oder Casino-Parkring).	Aktuell erachtet die EKD die Freilegung und Integration der historischen Mauer als problematisch, da die Erhaltung der Überreste im Boden ein höheres Gewicht beigemessen wird. Die Stadt erarbeitet aber diesbezüglich Varianten, welche mit der EKD diskutiert werden sollen.
8	Schweizerische Volkspartei der Stadt Bern (SVP)	Eine ober- oder unterirdische Velostation wird eher im Bereich Bogenschützenstrasse gewünscht.	Im Bereich Bogenschützenstrasse besteht mit der Velostation PostParc bereits eine Velostation. Benötigt werden aber auch gut erreichbare Velostationen von Süden her, ohne dass eine Querung des Bubenbergplatzes notwendig ist.

<b>Baustein 2+ Option Velostation Hirschengraben</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
9	SP Stadt Bern	Derzeit besteht im Bahnhofsbereich ein erheblicher Mangel an Veloabstellplätzen. Dieser muss behoben werden, auch durch die Schaffung zusätzlicher unterirdischer Veloabstellanlagen. Erst dies ermöglicht die Aufhebung der temporären Veloabstellplätze im Hirschengraben. Es muss aber auch weiterhin ein ausreichendes Angebot an oberirdischen Veloabstellplätzen zur Verfügung stehen und es braucht weiterhin in erster Linie kostenlose Abstellmöglichkeiten. Dabei müssen die Bahnunternehmen, welche den Bedarf an Veloabstellplätzen verursachen, eingebunden werden und ihre Verantwortung wahrnehmen.	Die Bahnunternehmen wurden bei der Strategie Veloabstellplätze im Bahnhofumfeld in die Projektorganisation eingebunden. Mit der Erweiterung der Velostation beim Zugang Länggasse und der zusätzlichen Verbindung zwischen der Velostation PostParc mit der zukünftigen Publikumsanlage werden die ersten Projekte umgesetzt. Weiter soll im zukünftigen Neubau Bollwerk 2 - 8 ein neue Velostation entstehen.
9	SP Stadt Bern	Die Zufahrt zur Velostation ist ausschliesslich über den heute bereits überlasteten Verkehrsknoten unterer Hirschengraben vorgesehen. Dies ist nicht zweckmässig. Die SP Stadt Bern fordert ergänzend dazu eine direkte unterirdische Erschliessung aus der Monbijoustrasse, soweit möglich auch aus der Effingerstrasse. Dies würde auch mögliche Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr im Bereich der Zufahrt zur Velostation vermindern. Eine zusätzliche Zufahrtsmöglichkeit zur Velostation aus Norden (Laupenstrasse) ist ebenfalls anzustreben.	Zufahrt Süd (Monbijoustrasse): Diese Option wurde im Rahmen der Sitzungen mit der Kommission PVS im Jahr 2018 überprüft und dargelegt. Es müsste ein 80-100m langer Tunnel gebaut werden, welcher – aufgrund von Abwasserleitungen – im 2. UG angeschlossen werden müsste. Aus Sicht der sozialen Sicherheit und der dazu notwendigen Spurzusammenlegung stadteinwärts (Tram/Bus > Betrieb) wurde diese Lösung nicht weiterverfolgt. Die Ausfahrt aus der Velostation über den gleichen Tunnel würde eine Querung der Monbijoustrasse durch die Velofahrer bedingen. Zufahrt West bzw. Nord (Laupenstrasse): Der bereits heute sehr stark übernutzte Raum im Untergrund (höchste Werkleutungsdichte) und an der Oberfläche (Fussgänger, Velo, ÖV) sowie der damit verbundene städtebauliche Eingriff (grosse Öffnung) stellen eine solche Idee mehr als in Frage. Im Weiteren müssten erhebliche Einschränkungen betreffend der Kapazitäten für die Fussgänger in Kauf genommen werden (Personenhydraulik).
9	SP Stadt Bern	Damit das Angebot an kostenlosen Veloabstellplätzen im Raum Hirschengraben nicht abnimmt, muss die Benutzung der Abstellplätze in der neuen Velostation bis zu einer gewissen Parkdauer (z.B. 24 Stunden) gratis sein.	Das zukünftige Konzept der Bewirtschaftung, und dabei insbesondere das Preismodell der Velostationen, wird zurzeit erarbeitet. Varianten mit einer gewissen Dauer zum Gratisparkieren sind Bestandteil der Abklärungen.

<b>Baustein 2+ Option Velostation Hirschengraben</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
9	SP Stadt Bern	Der SP ist es ein grosses Anliegen, den eklatanten Mangel an Veloabstellplätzen rund um den Bahnhof rasch zu beheben. Dafür braucht es insbesondere einen Ausbau der unterirdischen Veloabstellanlagen. Wir begrüssen dies und fordern den Bau einer oder mehrerer Velostationen im Sektor Süd-West des Bahnhofs. Eine Velostation kann auch am Hirschengraben sein, sofern durch Anpassungen des Projekts die Einwände des Denkmalschutzes berücksichtigt werden.	Für das Veloabstellangebot im Raum Bahnhof Bern wurden im Auftrag des Stadtrats auch alternative Standorte zum Hirschengraben evaluiert. Es wurde dazu eine Strategie Veloabstellplätze im Bahnhofumfeld mit einem Gesamtkonzept, einer Auslegeordnung zu den Ausbauoptionen und einem Umsetzungsprogramm 2030 erarbeitet. Der Gemeinderat hat die Strategie Veloabstellplätze im Bahnhofumfeld am 11. Dezember 2019 zur Kenntnis genommen. Sie erbringt den Nachweis, dass es für die Velostation Hirschengraben keine zweckmässige Alternative gibt.
10	SP Fraktion Länggasse-Felsenau	Der grosse Mangel an Veloabstellplätzen rund um den Bahnhof muss schnell gelöst werden, weshalb es insbesondere einen Ausbau der unterirdischen Veloabstellanlagen braucht. Das Angebot an kostenlosen Veloabstellplätzen im Raum Hirschengraben darf nicht abnehmen. Deshalb soll die Benutzung der Abstellplätze in der neuen Velostation bis zu einer gewissen Parkdauer (z.B. 24 Stunden) gratis sein.	Das zukünftige Konzept der Bewirtschaftung, und dabei insbesondere das Preismodell der Velostationen wird zurzeit erarbeitet. Varianten mit einer gewissen Dauer zum Gratisparkieren sind Bestandteil der Abklärungen.
11	Amt für Öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern (AÖV)	Ein Hauptziel der kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie ist die Steigerung des Anteils des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs. Die optimale Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger trägt massgeblich zu diesem Ziel bei - in diesem Sinne sollte die Chance dieser Velostation genutzt werden.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
13	Oberingenieurkreis II Kanton Bern	Die heutige Parkplatzsituation am Hirschengraben ist aus Sicht Kanton nicht optimal. Aus diesem Grund soll nach Möglichkeit die Variante mit der neuen unterirdischen Velostation (Option Baustein 2+) weiterverfolgt werden.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
14	BERNMOBIL	BERNMOBIL begrüsst den Bau einer Velostation im Südwesten des Bahnhofs, damit können die Konflikte zwischen ÖV und Velo und damit auch die Behinderungen des ÖV im Bereich Bubenbergplatz reduziert werden (Velostation muss südlich des Bubenbergplatzes sein). An diesem wichtigen Umsteigeknoten Bahnhof Bern sind sowohl für Tram und Bus	Wird zur Kenntnis genommen

Baustein 2+ Option Velostation Hirschengraben			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		optimale Haltestellenlagen wie Abstellmöglichkeiten fürs Velo notwendig. Der direkte Zugang von der Velostation zur Passage und in die Publikumsanlagen der SBB erfüllt die Anforderungen an eine optimale Lösung für die Anbindung an den Bahnhof.	
15	RBS	Genügende und gut positionierte Veloabstellplätze sind an allen Bahnhofszugängen sind von grosser Bedeutung, auch um die Zugänge für die zu Fuss gehenden Passagieren attraktiv ausgestalten zu können.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
17	EWB	Weiter begrüsst ewb den Bau einer Velostation im Hirschengraben, damit können Behinderungen des Motorisierten Individualverkehrs (MIV), öffentlichen Verkehrs (kurz ÖV) und Fuss- und Veloverkehrs reduziert werden. Der direkte Zugang von der Velostation zur Passage und in die Publikumsanlage der SBB ist zwingend notwendig. Die Verkehrsmassnahmen Stadt Bern sind bestmöglich aufeinander abgestimmt und bilden gesamthaft eine gute Lösung.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
20	Quartiermitwirkung Stadtteil 3 - QM3	Antrag Quartierverein Marzili, G. Vollmer: Antwort 1. Die Velosituation wird damit nicht verbessert. Die Aufenthaltsqualität verschlechtert sich massiv. Mit den zwei Zugängen zur Unterführung, den Dienstgleisen, der Verschiebung des Denkmals und den Oberlichtern für die Personenunterführung ist eine Parknutzung nicht mehr möglich. Der Hirschengraben wird damit ausschliesslich zum Verkehrs- und Durchgangsraum. Der Brunnen sollte auf dem Hirschengraben erhalten bleiben, um die Qualität des öffentlichen Raums zu verbessern. Im südlichen Teil des Hirschengrabens (Bundesgasse-Effingerstrasse) führt die Fusswegbeziehung unmittelbar vor der Einfahrt in das Veloparking durch. Es wird in Zukunft für die Fussgänger*innen unmöglich sein, diesen Weg zu benutzen. Die Ein- und Ausfahrt in das Veloparking (3000 Abstellplätze) führt direkt über den Fussweg/Trottoir Bundesgasse – Effingerstrasse! Es gibt nur	<p>öffentliche Nutzung Hirschengraben (A): Durch die neuen Anforderungen, welche der Hirschengraben zukünftig zu erfüllen hat (massive Erhöhung Personenströme, Funktion als wichtiger Zugang zum Bahnhof, wichtiger Umsteigepunkt in Bern), ist die Aussage korrekt, dass sich dieser Ort stärker zu einem dynamischen und urbanen Raum entwickeln wird, wodurch die Nutzung des Platzes automatisch eingeschränkt wird.</p> <p>Hirschengraben Süd (A): Die Situation bzw. das Layout im Hirschengraben Süd wird im Rahmen des Bauprojekts weiter verfeinert und optimiert. Aufgrund der Grundkonstellation wird es aber unweigerlich zu einer Mischverkehrsfläche Fussgänger und Velo von/zur Velostation kommen. Diese soll mit gestalterischen Massnahmen geregelt werden.</p>



Baustein 2+ Option Velostation Hirschengraben			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		diese Zufahrt. Der Antrag wurde von der Delegiertenversammlung vom 18. März 2019 mit 1 4-Stimmen, 8 1-Stimmen und 2 Enthaltungen abgelehnt.	Brunnen (A): Der Widmann-Brunnen könnte auch in der Platzmitte des Hirschengrabens stehen, sobald das Bubenberg-Denkmal an seinem finalen Standort am Bubenbergplatz steht. Dies ist in der weiteren Planung zu prüfen.
20	Quartiermitwirkung Stadtteil 3 - QM3	Antrag Quartierverein Marzili, G. Vollmer: Antwort 1. Das Kulturerbe sollte weiterhin geschützt werden. Das städtebauliche Konzept zu den neuen Veloparkings wird in Frage gestellt. Diese müssen auf der Ost- und Westseite des Bahnhofs angeordnet werden. Der Antrag wurde von der Delegiertenversammlung vom 18. März 2019 mit 1 4-Stimmen, 9 1-Stimmen und 1 Enthaltungen abgelehnt.	Eine Konzentration der Veloparkierung auf die Ost- bzw. Westseite des Bahnhofs deckt die Zugangsachsen der Nutzenden ungenügend ab. Vor allem die hohe Anzahl an Nutzenden südlich der Achse Effingerstrasse - Bundesgasse müssten grosse Umwege in Kauf nehmen.
20	Quartiermitwirkung Stadtteil 3 - QM3	Antrag SVP, Raphael Steiner: Die Velostation ist eine sinnvolle Lösung, weil die derzeitigen Veloabstellplätze am Bahnhof ein Chaos sind. Das unterirdische, bezahlte Angebot wird aber nur funktionieren, wenn man konsequent gegen «Falschparker» vorgeht. Es braucht klare Regeln wie bei den Autos. Der Antrag wurde von der Delegiertenversammlung vom 18. März 2019 mit 5 4-Stimmen, 3 1-Stimmen und 3 Enthaltungen angenommen. Es gilt zu prüfen, ob ein Anteil der Veloparkplätze gratis vergeben werden kann.	Mit Erstellung der Velostation Hirschengraben können die Veloparkplätze auf dem Hirschengraben aufgehoben werden. Das Konzept zur Bewirtschaftung der Abstellplätze wird zurzeit erarbeitet.
21	ACS Sektion Bern	Personenpassage Hirschengraben mit angeschlossener Velostation: Dieses Projekt unterstützen wir. Der Hirschengraben muss als Park wieder ersichtlich sein und nicht als Veloraum. Die Argumente der Denkmalpflege können wir nicht nachvollziehen. Das Projekt nimmt Rücksicht auf die alten Mauern resp. diese werden durch das Sichtbarmachen zu einem aktiven Teil des Unesco-Weltkulturerbes und zeigen auch den Passanten auf, dass Bern viel Geschichte und eine interessante Vergangenheit hat.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.

Baustein 2+ Option Velostation Hirschengraben			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
21	ACS Sektion Bern	Wir würden es begrüßen, wenn die Velos auf dem Dach (Weiterziehung der Welle) über den Geleisen abgestellt werden könnten, solange dies nicht den geplanten Verkehr über die Stadtbachstrasse einengt. Ein Eingang muss zwingend südlich angeordnet werden, da 4 für die Stadtbachstrasse neu geplant ist, den hauptsächlichlichen motorisierten Individualverkehr darüber fahren zu lassen.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
22	Berner Heimatschutz	Der optionale Bau eines Veloparkings im Hirschengraben wird von der EKD als schwere Beeinträchtigung des Hirschengrabens beurteilt; der BHS teilt diese Einschätzung. Die Mitwirkung vermittelt aber nur die Alternative entweder Hirschengraben mit unterirdischer Veloparkierung oder weiterhin «wildes Parkieren» oberirdisch. Es fehlt ein Aufzeigen von Alternativen für die Veloparkierung. [...] Auf das Projekt unterirdisches Veloparking Hirschengraben ist zu verzichten. Es sollen Alternativstandorte aufgezeigt werden, z.B. City West oder Neubau Bubenbergzentrum.	Für das Veloabstellangebot im Raum Bahnhof Bern wurden im Auftrag des Stadtrats auch alternative Standorte zum Hirschengraben evaluiert. Es wurde dazu eine Strategie Veloabstellplätze im Bahnhofumfeld mit einem Gesamtkonzept, einer Auslegeordnung zu den Ausbauoptionen und einem Umsetzungsprogramm 2030 erarbeitet. Der Gemeinderat hat die Strategie Veloabstellplätze im Bahnhofumfeld am 11. Dezember 2019 zur Kenntnis genommen. Sie erbringt den Nachweis, dass es für die Velostation Hirschengraben keine zweckmässige Alternative gibt.
25	Die Berner Arbeitgeber	Gemäss Aussage des technischen Berichts zum Baustein 2+ liegt das heutige Angebot an Veloabstellplätzen im Bahnhofumfeld deutlich unter der Nachfrage. Ein Angebotsausbau könne gemäss der Mitwirkungsdokumentation nur mit neuen, unterirdischen Velostationen erreicht werden. Wir begrüßen grundsätzlich die Inbetriebnahme einer unterirdischen Velostation. Dem heutigen Projektstand fehlt aber eine Betrachtung sämtlicher Faktoren: Der Veloverkehr soll mit den vorliegenden Verkehrsmassnahmen zulasten des MIV gefördert werden, noch bevor das Angebot an Veloabstellplätzen für den bereits vorhandenen Veloverkehr erhöht worden wäre. So verschlimmert sich die Situation weiter und macht die Bestrebungen der Stadt, die Velohalde im Hirschengraben abzuschaffen, unglaubwürdig. Der Betrieb einer unterirdischen Velostation müsste mit folgenden Betriebsmassnahmen verbunden werden: i) Die Velostation ist zwingend zu bewirtschaften, und es dürfen - analog zu den Parkhäusern	Das Betriebskonzept basiert auf der politischen Vorgabe, den MIV auf dem Bubenbergplatz auf max. 50% des heutigen Verkehrs zu reduzieren ( <i>effektiv erforderliche Reduktion: rund -60%</i> ), und beinhaltet sämtliche Verkehrsträger in einer Gesamtsicht. Zurzeit wird auch ein Bewirtschaftungskonzept für das Veloabstellplatzangebot im Bahnhofumfeld erarbeitet. Dieses ist nicht Bestandteil der Projektierung ZBBS.

Baustein 2+ Option Velostation Hirschengraben			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		der Stadt Bern - keine Gratiszeiten erlaubt werden. ii) Die Tarife der Velostation sind so anzusetzen, dass der Betrieb und Unterhalt der Velostation für die Stadt Bern kosten neutral ist. iii) Der neugestaltete Hirschengraben ist mit einem durchzusetzenden Verbot des Abstellens von Fahrzeugen aller Art zu schützen.	
26	Gesellschaft für Stadt- und Landschaftsentwicklung Bern	Entgegen unserem hohen Anliegen bei der Entwicklung unserer Stadt konstruktiv mitzuarbeiten, sieht sich die GSL bei der Planung Hirschengraben in erster Linie ihrer Rolle als Anwältin des bestehenden gewachsenen Freiraums verpflichtet und lehnt darum die vorliegende Umgestaltung des Hirschengrabens inkl. Einbau einer Velostation ab. Nach dem bewährten Motto, "je mehr Ansprüche auf den innerstädtischen Freiraum einbricht, um so leerer muss er sein", begrüsst die GSL hingegen sehr, dass der gewachsene Hirschengraben befreit wird vom "Velo-Meer". Diese Velos sollen jedoch auf dem SBB Areal neu untergebracht werden, bzw. in den angrenzenden Bauten. Zu prüfen wäre auch eine Unterkellerung der Schanzenstrasse bzw. der Laupenstrasse. Ein gewachsener Park mit seinem natürlichen Boden darf dafür nicht geopfert werden.	Die Standortgebundenheit der Velostation Hirschengraben sowie die möglichen Alternativen in den Annexräumen dazu werden aktuell durch die Direktion TVS erarbeitet und anschliessend kommuniziert. Durch die neuen Anforderungen, welche der Hirschengraben zukünftig zu erfüllen hat (massive Erhöhung Personenströme, Funktion als wichtiger Zugang zum Bahnhof), ist ein unversiegelter Bodenbelag nicht mehr die geeignete Materialisierung. Hinzu kommt die Thematik des Winterdiensts, welche bei versiegelten Bodenbelägen erfüllt werden kann. Die definitive Materialisierung wird im Rahmen des Bauprojekts geprüft. Die stadträumlichen, denkmalpflegerischen, betrieblichen und verkehrlichen Anforderungen werden in die Projektierung einfließen, damit eine optimierte Lösung gefunden wird.
27	Handels- und Industrieverein des Kantons Bern - Sektion Bern (HIV)	Gemäss Aussage des technischen Berichts zum Baustein 2+ liegt das heutige Angebot an Veloabstellplätzen im Bahnhofumfeld deutlich unter der Nachfrage. Ein Angebotsausbau könne gemäss der Mitwirkungsdocumentation nur mit neuen, unterirdischen Velostationen erreicht werden. Wir begrüssen grundsätzlich die Inbetriebnahme einer unterirdischen Velostation. Dem heutigen Projektstand fehlt aber eine Betrachtung sämtlicher Faktoren: Der Veloverkehr soll mit den vorliegenden Verkehrsmassnahmen zulasten des MIV gefördert werden, noch bevor das Angebot an Veloabstellplätzen für den bereits vorhandenen Veloverkehr erhöht worden wäre. So verschlimmert sich die Situation weiter und macht die Be-	Zu i) und ii): Das zukünftige Konzept der Bewirtschaftung, und dabei insbesondere das Preismodell der Velostationen, wird zurzeit erarbeitet. Unter anderem werden darin auch Varianten mit einer gewissen Dauer an Gratis-Parkierung in Velostationen vertieft untersucht. Zu iii): Mit Erstellung der Velostation Hirschengraben können die Veloparkplätze auf dem Hirschengraben aufgehoben werden. Andere Abstellanlagen sind nicht vorgesehen.

Baustein 2+ Option Velostation Hirschengraben			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		strebungen der Stadt, die Velohalde im Hirschengraben abzuschaffen, unglaubwürdig. Der Betrieb einer unterirdischen Velostation müsste mit folgenden Betriebsmassnahmen verbunden werden: i) Die Velostation ist zwingend zu bewirtschaften, und es dürfen - analog zu den Parkhäusern der Stadt Bern - keine Gratiszeiten erlaubt werden. ii) Die Tarife der Velostation sind so anzusetzen, dass der Betrieb und Unterhalt der Velostation für die Stadt Bern kostenneutral ist. iii) Der neugestaltete Hirschengraben ist mit einem durchzusetzenden Verbot des Abstellens von Fahrzeugen aller Art zu schützen.	
29	HEV Bern und Umgebung	Gemäss Aussage des technischen Berichts zum Baustein 2+ liegt das heutige Angebot an Veloabstellplätzen im Bahnhofumfeld deutlich unter der Nachfrage. Ein Angebotsausbau könne gemäss der Mitwirkungsdokumentation nur mit neuen, unterirdischen Velostationen erreicht werden. Wir begrüssen grundsätzlich die Inbetriebnahme einer unterirdischen Velostation. Dem heutigen Projektstand fehlt aber eine Betrachtung sämtlicher Faktoren: Der Veloverkehr soll mit den vorliegenden Verkehrsmassnahmen zulasten des MIV gefördert werden, noch bevor das Angebot an Veloabstellplätzen für den bereits vorhandenen Veloverkehr erhöht worden wäre. So verschlimmert sich die Situation weiter und macht die Bestrebungen der Stadt, die Velohalde am Hirschengraben abzuschaffen, unglaubwürdig. Der Betrieb einer unterirdischen Velostation müsste mit folgenden Betriebsmassnahmen verbunden werden: i) Die Velostation ist zwingend zu bewirtschaften, und es dürfen - analog zu den Parkhäusern der Stadt Bern - keine Gratiszeiten erlaubt werden. ii) Die Tarife der Velostation sind so anzusetzen, dass der Betrieb und Unterhalt der Velostation für die Stadt Bern kostenneutral ist. iii) Der neugestaltete Hirschengraben ist mit einem durchzusetzenden Verbot des Abstellens von Fahrzeugen aller Art zu schützen.	Zu i) und ii): Das zukünftige Konzept der Bewirtschaftung, und dabei insbesondere das Preismodell der Velostationen, wird zurzeit erarbeitet. Unter anderem werden darin auch Varianten mit einer gewissen Dauer an Gratis-Parkierung in Velostationen vertieft untersucht. Zu iii): Mit Erstellung der Velostation Hirschengraben können die Veloparkplätze auf dem Hirschengraben aufgehoben werden. Andere Abstellanlagen sind nicht vorgesehen.

Baustein 2+ Option Velostation Hirschengraben			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
30	KMU Stadt Bern	<p>Gemäss Aussage des technischen Berichts zum Baustein 2+ liegt das heutige Angebot an Veloabstellplätzen im Bahnhofumfeld deutlich unter der Nachfrage. Ein Angebotsausbau könne gemäss der Mitwirkungsdocumentation nur mit neuen, unterirdischen Velostationen erreicht werden. Wir begrüssen grundsätzlich die Inbetriebnahme einer unterirdischen Velostation. Dem heutigen Projektstand fehlt aber eine Betrachtung sämtlicher Faktoren: Der Veloverkehr soll mit den vorliegenden Verkehrsmassnahmen zulasten des MIV gefördert werden, noch bevor das Angebot an Veloabstellplätzen für den bereits vorhandenen Veloverkehr erhöht worden wäre. So verschlimmert sich die Situation weiter und macht die Bestrebungen der Stadt, die Velohalde im Hirschengraben abzuschaffen, unglaubwürdig. Der Betrieb einer unterirdischen Velostation müsste mit folgenden Betriebsmassnahmen verbunden werden: i) Die Velostation ist zwingend zu bewirtschaften, und es dürfen - analog zu den Parkhäusern der Stadt Bern - keine Gratiszeiten erlaubt werden (Grundsatz der Rechtsgleichheit, für die Gebühren gelten das Äquivalenz-, das Verursacher- und das Kostendeckungsprinzip). ii) Die Tarife der Velostation sind so anzusetzen, dass der Betrieb und Unterhalt der Velostation für die Stadt Bern kostenneutral ist. iii) Der neugestaltete Hirschengraben ist mit einem durchzusetzenden Verbot des Abstellens von Fahrzeugen aller Art zu schützen.</p>	<p>Zu i) und ii): Das zukünftige Konzept der Bewirtschaftung, und dabei insbesondere das Preismodell der Velostationen, wird zurzeit erarbeitet. Unter anderem werden darin auch Varianten mit einer gewissen Dauer an Gratis-Parkierung in Velostationen vertieft untersucht. Zu iii): Mit Erstellung der Velostation Hirschengraben können die Veloparkplätze auf dem Hirschengraben aufgehoben werden. Andere Abstellanlagen sind nicht vorgesehen.</p>
31	PKBB	<p>Die Option Velostation Hirschengraben wird einseitig dargestellt. Zwar suggerieren die erstellten Grafiken eine gute Gestaltung. Die Realisierung und die künftig zu erwartende Nutzung werden den heute intakten Hirschengraben stark beeinträchtigen. Nach Auffassung der PKBB sind die von der eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege geäusserten Bedenken zutreffend. Es resultiert eine erhebliche Beeinträchtigung des geschützten Hirschengraben-Ensembles.</p>	<p>Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p>

<b>Baustein 2+ Option Velostation Hirschengraben</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
32	Pro Velo	Den Cargovelos sollte ein Zugang zu den Perrons ermöglicht werden (kein Verbot, Velos mitzunehmen). Wichtig auch für Kuriere; kombinierte Mobilität und Logistik.	Dieses Thema wird nicht im Rahmen des Projekts ZBBS bearbeitet. Sofern es sich um den Zugang zu den Perrons SBB handelt, müsste dieses Thema direkt mit der SBB diskutiert werden.
32	Pro Velo	Aus der Monbijoustrasse soll eine direkte unterirdische, ebenerdige Zufahrt in die Velostation erstellt werden. Die Zufahrt durch eine Unterquerung der Bundesgasse wäre von sehr grossem Nutzen. Für die Rampe müsste der Bus so wie in der unteren Hälfte der Monbijoustrasse auf dem bisherigen Eigentrasse des Trams fahren, was aber durch die Entlastung der Kreuzung Bundesgasse/Effingerstr. aufgewogen wird. Nützlich wäre diese Zufahrt nicht nur für Velofahrende aus den Richtungen Köniz und Wabern, welche nicht zuerst rauf zum Hirschengraben und gleich wieder runter in die Station fahren müssten. Sondern es würde auch der Kreuzungsbereich stark entlastet, weil die Velofahrenden untendurch fahren würden. Dies würde weniger Behinderung z.B. für die vielen Busse von Süd nach Nord sowie von Ost nach West bedeuten.	Zufahrt Süd (Monbijoustrasse): Diese Option wurde im Rahmen der Sitzungen mit der Kommission PVS im 2018 überprüft und dargelegt. Es müsste ein 80-100m langer Tunnel gebaut werden, welcher – aufgrund von Abwasserleitungen – im 2. UG angeschlossen werden müsste. Aus Sicht der sozialen Sicherheit und der dazu notwendigen Spurzusammenlegung stadteinwärts (Tram/Bus > Betrieb) wurde diese Lösung nicht weiterverfolgt. Die Ausfahrt aus der Velostation über den gleichen Tunnel würde eine Querung der Monbijoustrasse durch die Velofahrer bedingen.
32	Pro Velo	Pro Velo Bern begrüsst die Erstellung einer Velostation, als «Baustein 2+» bezeichnet. Neue oberirdische Veloabstellplätze sollen in der Umgebung des Hirschengraben- Platzes markiert werden, z.B. in Maulbeerstrasse und Wallgasse. Für die übrigen Oberflächen rund um den Bahnhof soll ein „Duldungs“- und Bewirtschaftungskonzept erarbeitet werden; Halteverbotszonen für Velos sind nicht adäquat, nicht zeitgemäss, nicht durchsetzbar. Im Vergleich zur aktuellen Situation ergibt sich mit der Verlagerung der Veloabstellplätze in die Velostation weiter die Einschränkung, dass diese nachts abgeschlossen wird. Dies ist aus Sicherheitsgründen zwar zu begrüssen, aber es muss weiterhin möglich sein, das Velo oberirdisch abzustellen, so dass es auch verfügbar ist, wenn die Station noch oder bereits geschlossen ist.	Das zukünftige Konzept der Anordnung und Bewirtschaftung der Veloabstellplätze im Raum Bahnhof wird zurzeit noch erarbeitet.

Baustein 2+ Option Velostation Hirschengraben			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
32	Pro Velo	Parkieren für die ersten 24 Stunden soll kostenlos sein. Laut dem Projektbeschrieb, sollen möglichst viele Velos in der Station abgestellt werden, welche momentan oben auf dem Platz stehen.	Das zukünftige Konzept der Bewirtschaftung, und dabei insbesondere das Preismodell der Velostationen, wird zurzeit erarbeitet. Varianten mit einer gewissen Dauer zum Gratisparkieren sind Bestandteil dieser Abklärungen. Mit Erstellung der Velostation Hirschengraben können zudem die Veloparkplätze auf dem Hirschengraben aufgehoben werden.
32	Pro Velo	Auf der Visualisierung ist links der Einfahrt eine Mauer eingezeichnet. Dieser Klotz ist unnötig und schränkt die Sicht zu stark ein. --> Besser ein Geländer. Insbesondere die Übersicht beim Begegnungsfall: Velo aus der Station mit Fussgänger kommend von hinter der Mauer, wäre so wie auf der Visualisierung dargestellt, nicht genügend. Dies stellt eine Gefahr für beide dar.	Eine massive Brüstungsmauer ist aus gestalterischen und konzeptionellen Überlegungen zwingend. Die Höhe dieser Mauer kann im südlichen Bereich auf ein Minimum reduziert werden (Einhaltung Norm), sodass die Sichtproblematik reduziert wird.
32	Pro Velo	Das Schild, welches die Velofahrenden über die Zufahrt zur Station informieren soll, sollte nicht bei 3.080.00, sondern bei 3+060.00 positioniert werden. Es soll möglichst tief unten, im Blickfeld der Velofahrenden stehen.	Wird im Bauprojekt optimiert.
32	Pro Velo	Südöstliche Ecke Hirschengraben: Hier herrscht noch grundlegender Neuplanungsbedarf, Situation wie skizziert völlig unbrauchbar. Wenn hier der Hauptzugang zur Velostation ist, muss er verkehrlich integriert werden.  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mischzonen Velos / Fussgänger unvermeidbar, zu visualisieren und zu „lösen“ (z.B. pinker Kreis)</li> <li>• Zufahrt Velostation ungelöst oder unklar.</li> <li>• Wunschlinien Velo berücksichtigen! (Dicke grüne Linien)</li> <li>• Fahrdynamik der Velos berücksichtigen! (Dünne grüne Linie)</li> <li>• Unmögliches Inselchen weglassen!</li> <li>• Überflüssige Markierungen, die heute von allen Autos und Bussen missachtet werden, da fahrdynamisch nicht machbar, entfernen/weglassen</li> </ul>	Die Zufahrt zur Velostation wird mit der weiteren Projektierung noch geprüft.

Baustein 2+ Option Velostation Hirschengraben			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherheitslinie bei Maulbeerstrasse / Hirschengraben west für Velos öffnen (rotes Oval)</li> </ul>	
32	Pro Velo	<p>Auf den Visualisierungen sehen die Rampen zu steil aus. Sowohl ins 2. UG als auch beim Eingang. Die Rampen sollen befahrbar sind. Sowohl die Rampe in die Velostation hi1 (16%) sowie auch die Rampen zum 2.UG (14%) weisen eine zu starke Neigung auf. Die Rampen sollen gestreckt und flacher gestaltet werden. Die Rampen zum 2.UG könnten einander überlappen und dadurch gestreckt werden. Dies wäre wichtiger als z.B. Tageslichteinfall ins 2.UG oder gestalterische Aspekte. Im Handbuch Veloparkierung der Velokonferenz des ASTRA auf Seite 87 steht, eine Rampe soll eine maximale Neigung von 12% aufweisen. Beim Verlassen der Station würden Velofahrende sonst mit voller Kraft in die Pedale treten und möglichst mit Schuss die Rampe rauffahren. Dies ist oben bei der Ausfahrt auf den Hirschengraben nicht wünschenswert.</p>	<p>Als Grundlage für die Rampenneigung diene das Dokument "Velostationen. Empfehlungen für die Planung und Umsetzung. Leitfaden. Bundesamt für Strassen (ASTRA), 2013". Auf der Seite 26 findet sich eine Norm für eine theoretische Rampenneigung von 12% (Neigung Norm) und eine Norm für eine praktische Neigung bis zu 16% (Neigung Praxis). Um den Eingriff in den Stadtraum zu minimieren und gleichzeitig Schieberampen zu vermeiden, wurde für die Zufahrtsrampe eine Rampenneigung von 16% eingeplant. Eine Optimierung der Rampenneigung zwischen 1.UG und 2.UG kann geprüft werden (A).</p>
33	TCS Bern-Mittelland	<p>Eine unterirdische Velostation würde ermöglichen, den Veloverkehr zu zentralisieren und die abgestellten Velos zu ordnen. Da es sich um ein kostenintensives Vorhaben handelt, ist es wichtig, dass die Velostation auch genutzt und möglichst ausgelastet wird. Damit die Umstellung vom heutigen Zustand zur Parkierung in der Velostation gelingt, müssen entsprechende Massnahmen getroffen werden, um das weitere freie Abstellen von Velos zu vermeiden und die Velostationnutzung attraktiv zu gestalten. Allerdings ist damit zu rechnen, dass Besucher der umliegenden Läden ihre Fahrräder in jedem Fall auch nach Bau einer Velostation oberirdisch abstellen werden. Entsprechend muss eine realistische Lösung für diese Kurzparkierer gefunden werden.</p>	<p>Das zukünftige Konzept der Bewirtschaftung, und dabei insbesondere das Preismodell der Velostationen, wird zurzeit erarbeitet. Varianten mit einer gewissen Dauer zum Gratisparkieren sind Bestandteil dieser Abklärungen. Mit der Erstellung der Velostation Hirschengraben können die oberirdischen Veloabstellplätze auf dem Hirschengraben aufgehoben werden. Im Umfeld des Hirschengrabens (z.B. Maulbeerstrasse, Wallgasse) soll es aber weiterhin Veloabstellplätze geben, um den lokalen Bedürfnissen zu entsprechen.</p>
34	VCS Regionalgruppe Bern	<p>Grundsätzlich bevorzugen wir als Standort für eine Velostation eine Variante näher bei den Gleisen, zum Beispiel unter dem Bubenbergplatz, über dem Gleisfeld westlich der Welle oder eine Erweiterung der Velostation</p>	<p>Das zukünftige Konzept der Veloparkierung im Raum Bahnhof wird zurzeit erarbeitet. Die Velostation Hirschengraben wird über einen direkten Zugang zu den</p>



<b>Baustein 2+ Option Velostation Hirschengraben</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
		<p>Schanzenstrasse mit unterirdischem Zugang vom Hirschengraben.</p> <p>Da die Variante Hirschengraben mit hohen Risiken bezüglich Bewilligung behaftet ist, fordern wir eine ernsthafte Prüfung von Alternativen. Das vorgestellte Projekt der Velostation Hirschengraben hat einige Mängel.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Zufahrtsrampe im Süden ist mit einem Gefälle von 16% zu steil. Dies entspricht nicht den bestehenden Standards. Hier sollte maximal 12% vorgesehen werden, im Winter ist eine effektive Enteisung oder Überdachung vorzusehen.</li> <li>- Die Wegfahrt aus der Velostation Richtung Bundesgasse ist nicht gelöst, muss aber auch möglich sein.</li> </ul>	<p>Publikumsanlagen verfügen und somit ebenso direkt angeschlossen sein wie die Zufussgehenden. Die Wegfahrt Richtung Bundesgasse wird in der weiteren Projekterarbeitung geprüft. Die Rampenneigung wird in der weiteren Projekterarbeitung auf das minimal mögliche Mass optimiert.</p>
34	VCS Regionalgruppe Bern	<p>In Kombination mit einer Velostation ist die Personenpassage plausibel. Wir bedauern, dass die ÖV- und Veloführung im Hirschengraben und Bahnhofbereich nicht grundsätzlich neu gedacht wurde. Damit geht viel städtebauliches Potenzial an einem zentralen Ort und dem zukünftigen Tor zur Stadt Bern verloren. Eine nötige städtebauliche Aufwertung des Raums Hirschengraben findet leider nicht statt.</p>	<p>Die vorliegende Lösung Hirschengraben ist das Ergebnis eines umfassenden Prozesses unter Einbezug verschiedenster Interessengruppen. Das vorliegende Konzept erlaubt eine Aufwertung des Stadtraums unter Berücksichtigung der verkehrlichen Anforderungen.</p>
35	Vortritt Fussgänger	<p>Dieses Projekt wird vom Verein Vortritt Fussgänger begrüsst. Wir sind an einem öffentlichen Park interessiert, der nicht mit Velos vollgestellt ist. Der Einwand der Denkmalpflege ist nicht nachvollziehbar, da die Projektleitung Rücksicht auf die alten Mauern und deren Konservierung nimmt und diese sogar sichtbar machen will. Auf diese Weise ist sichergestellt, dass für die Berner Passanten wie auch Touristen unser UNESCO Welterbe erhalten bleibt. Die Idee, den Veloparkplatz auf das Dach zu verlegen wird begrüsst, da der Platz so optimal genutzt wird und die Fussgänger bei richtiger Planung nicht behindert werden.</p>	<p>Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p>
39	Läbige Stadt	<p>Läbige Stadt fordert grundsätzlich, dass in der Nähe des Bahnhofs genügend Veloparkplätze an guter Lage existieren. Wir begrüssen die Bemühungen, den Hirschengraben durch die Umgestaltung von den Velos zu</p>	<p>Für das Veloabstellangebot im Raum Bahnhof Bern wurden im Auftrag des Stadtrats auch alternative Standorte zum Hirschengraben evaluiert. Es wurde dazu eine Strategie Veloabstellplätze im Bahnhofumfeld mit einem</p>

<b>Baustein 2+ Option Velostation Hirschengraben</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
		<p>befreien und als Begegnungsort frei zu spielen. Da die Kosten für die Velostation unter dem Hirschengraben sehr hoch sind und die Denkmalpflege Vorbehalte äussert, sollten alternative Standorte gut geprüft und bei gleicher Eignung bevorzugt werden. Sollte im fraglichen Perimeter kein alternativer Standort für genügend Veloabstellplätze gefunden werden können, wäre die Velostation eine Option für Läubigi Stadt. Eine offene Frage betrifft den Preis für den Gebrauch der Velostationen. Dieser sollte nach Möglichkeit kostenlos oder sonst für alle erschwinglich sein. Nur so kann gewährleistet werden, dass die Velostationen auch wirklich genutzt werden und die Velos nicht weiterhin gratis oberirdisch abgestellt werden. Eine etwaige Velostation sollte zudem optimal zugänglich sein und durch gut ausgewiesene oberirdische Kurzparkplätze ergänzt werden.</p>	<p>Gesamtkonzept, einer Auslegeordnung zu den Ausbauoptionen und einem Umsetzungsprogramm 2030 erarbeitet. Der Gemeinderat hat die Strategie Veloabstellplätze im Bahnhofumfeld am 11. Dezember 2019 zur Kenntnis genommen. Sie erbringt den Nachweis, dass es für die Velostation Hirschengraben keine zweckmässige Alternative gibt.. Das zukünftige Konzept der Bewirtschaftung, und dabei insbesondere das Preismodell der Velostationen, wird zurzeit erarbeitet. Varianten mit einer gewissen Dauer zum Gratisparkieren in Velostationen sind Bestandteil dieser Abklärungen.</p>
45	Dr. Meyer Immobilien AG	<p>Grundsätzlich begrüssen wir die Errichtung zusätzlicher Veloabstellplätze. Inwiefern die unterirdischen bzw. räumlich abgeschlossenen Veloabstellstationen in der Stadt Bern ausgelastet sind und eine zusätzliche Veloabstellstation notwendig ist, entzieht sich unseren Kenntnissen bzw. stellen wir hiermit in Frage. Hierbei erscheinen uns in erster Linie Massnahmen, welche die Velofahrende dazu bewegen solche Stationen zu benutzen von entscheidender Bedeutung.</p>	<p>Das zukünftige Konzept der Veloparkierung im Raum Bahnhof wird zurzeit erarbeitet. Darin enthalten sind auch Massnahmen, welche zu einer Auslastungssteigerung der Velostationen führen sollen.</p>
48	Hotel-Restaurant-Theater NATIONAL	<p>Für die Velostation ziehen wir B2 mit einer Lösung im Bereich Post-parc/Burgerspital vor in unmittelbarer Bahnhofsnähe ev auch mit einer Rampe im Bereich der Insel in der Mitte des Bubenbergplatzes. Die Velos werden erfahrungsgemäss kurz vor dem Ziel platziert. Die Stadtmauer und die Murtenbrücke sollten unserer Nachwelt erhalten bleiben und könnten so zu einem späteren Zeitpunkt sichtbar bemacht werden. Im Bereich des Widmann Brunnens und unter den Tramschienen mussten wir 2011 einen Inliner für unsere Hotel-Kanalisation einbauen lassen. Bei Beschädigung verlangen wir sofortige Wiederherstellung. Ebenfalls bei Schäden am</p>	<p>Stadtmauer und Murtenor: Aktuell ist vorgesehen, die Velostation im Hirschengraben zu realisieren. Eine Velostation unter dem Bubenbergplatz wurde bereits vom Stadtrat verworfen, da diese direkt die historischen Überreste des Murtentors wesentlich beeinträchtigen würde. Im Rahmen der Strategie Veloabstellplätze im Bahnhofumfeld werden aber weitere Optionen geprüft.</p> <p>Kanalisation und 2.UG: (C)</p>

<b>Baustein 2+ Option Velostation Hirschengraben</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
		Fundament des National (2 UG) durch Bauarbeiten für Velostation mit Erdsonden behalten wir uns eine Rechtsverwahrung vor.	Besten Dank für die Information. Die Rechtsverwahrung können Sie im Rahmen des Auflageverfahrens einreichen. Aktuell kann diese nicht berücksichtigt werden. Selbstverständlich wird die Bauherrschaft auf den Bestand Rücksicht nehmen und die Werke soweit als möglich schützen.
55	Bahnhof Parking AG	Die Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen. Es sei denn, es würden wie in Parkhäusern oder im Onstreet-Parking, kostendeckende Tarife eingeführt. Die Velofahrer werden allerdings kaum bereit sein, diese zu bezahlen.	Der Veloverkehr soll aus Gründen der Nachhaltigkeit und Effizienz gefördert werden. Dieses Ziel ist vom Gemeinderat und vom Stadtrat politisch seit langem breit abgestützt. Kostendeckende Tarife stehen daher nicht im Fokus.
59	De.med.dent. T.M.Meier	Die aktuelle Situation ist ein Schandfleck und die Radfahrer haben sich daran gewöhnt ihre Gefährte überall abzustellen und anzuketten (Bäume, Gitter, Verkehrsschilder) ohne behelligt zu werden. Dies ist auch wieder zum Nachteil der Fussgänger (Schanzenbrücke! Bubenbergplatz ) Wie wollen Sie oberirdisches Abstellen der Velos verhindern bzw. ein allfälliges verbot durchsetzen?	Das zukünftige Konzept der Veloparkierung im Raum Bahnhof wird zurzeit erarbeitet. Darin enthalten sind Aussagen zur Bewirtschaftung der oberirdischen Abstellplätze. Mit der Erstellung der Velostation Hirschengraben können die oberirdischen Veloabstellplätze auf dem Hirschengraben aufgehoben werden.
64	Belli Dino	Velofahrer haben in der Stadt Bern eh schon genug Sonderrechte	
65	Bernhard Ueli	In Kombination mit einer Velostation ist die Personenpassage plausibel. Wir bedauern, dass die ÖV- und Veloführung im Hirschengraben und Bahnhofbereich nicht grundsätzlich neu gedacht wurde. Damit geht viel städtebauliches Potenzial an einem zentralen Ort und dem zukünftigen Tor zur Stadt Bern verloren. Eine nötige städtebauliche Aufwertung des Raums Hirschengraben findet leider nicht statt.	Die vorliegende Lösung Hirschengraben ist das Ergebnis eines umfassenden Prozesses unter Einbezug verschiedenster Interessengruppen. Das vorliegende Konzept erlaubt eine Aufwertung des Stadtraums unter Berücksichtigung der verkehrlichen Anforderungen.
65	Bernhard Ueli	Grundsätzlich bevorzugen wir als Standort für eine Velostation eine Variante näher bei den Gleisen, zum Beispiel unter dem Bubenbergplatz, über dem Gleisfeld westlich der Welle oder eine Erweiterung der Velostation Schanzenstrasse mit unterirdischem Zugang vom Hirschengraben. Da die Variante Hirschengraben mit hohen Risiken bezüglich Bewilligung	Das zukünftige Konzept der Veloparkierung im Raum Bahnhof wird zurzeit erarbeitet. Die Velostation Hirschengraben wird über einen direkten Zugang zu den Publikumsanlagen verfügen und somit ebenso direkt angeschlossen sein wie die Zufussgehenden. Die Wegfahrt Richtung Bundesgasse wird in der

<b>Baustein 2+ Option Velostation Hirschengraben</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
		<p>behaftet ist, fordern wir eine ernsthafte Prüfung von Alternativen. Das vorgestellte Projekt der Velostation Hirschengraben hat einige Mängel.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Zufahrtsrampe im Süden ist mit einem Gefälle von 16% zu steil. Dies entspricht nicht den bestehenden Standards. Hier sollte maximal 12% vorgesehen werden, im Winter ist eine effektive Enteisung oder Überdachung vorzusehen.</li> <li>- Die Wegfahrt aus der Velostation Richtung Bundesgasse ist nicht gelöst, muss aber auch möglich sein.</li> </ul>	weiteren Projekterarbeitung geprüft. Die Rampenneigung wird in der weiteren Projekterarbeitung auf das minimal mögliche Mass optimiert.
66	Cappis Jo	Mögliche Funde von alten Gemäuern ergeben auch neue Sehenswürdigkeiten für Touristen bzw. Geschichtsintressierte und können als neue Eckpunkte in Stadttouren genutzt werden.	
67	Drzimalla Paul	Wurde ein Zugang zur aktuellen Velostation im PostParc via die geplante Personenpassage untersucht? Wenn man nicht mehr drei Ampeln passieren und die Laupenstrasse queren müsste, um die Velostation PostParc zu erreichen, wäre diese auch attraktiver für Veloverkehr vom Süden (komme selber aus Richtung Wabern und nutze besagte Velostation)	Der direkte Zugang zur Velostation im PostParc über die Personenpassage ist nicht möglich, da diese auf einem anderen Niveau liegt. Zudem besteht mit der Realisierung der Velostation im Hirschengraben die Möglichkeit, aus Süden ohne Querung des Bubenberglplatzes in eine Velostation einzufahren und direkt in den Bahnhof zu gelangen.
68	Dürmüller Urs	Die Unterkellerung des Hirschengrabens verträgt sich nicht mit dem Erhalt der Bäume; im Beton gedeihen keine ansehnlichen Stadtbäume (s. Sechseläutenplatz ZH). Erholung für Menschen bietet nur eine Parkanlage mit durchlässigem, gewachsenem Boden! Velostation Hirschengraben geht nicht! Denkmalschutz, Baumschutz, Erholungswert!	Durch die neuen Anforderungen, welche der Hirschengraben zukünftig erfüllen muss (massive Erhöhung Personenströme, Funktion als wichtiger Zugang zum Bahnhof, ev. Velostation), ist ein Mergelbelag wie heute bestehend nicht mehr die geeignete Materialisierung. Sowohl für Passanten, als auch für Betrieb und Unterhalt, muss zumindest für einen Teil der Hirschengraben-Anlage eine andere Belagsform gefunden werden. Allenfalls kann mit einer «halboffenen» Materialisierung eine ideale Lösung für Umwelt und Nutzung gefunden werden. Alte, grosse Bäume weisen gegenüber neuen, kleinen und wenig dichten Bäumen eine erhöhte Qualität sowohl in klimatischer und ökologischer als auch in räumlich-ästhetischer Hinsicht auf.

Baustein 2+ Option Velostation Hirschengraben			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
			<p>«Baumtrog-Situationen» und eine Versiegelung des Wurzelbereichs (Plattenbelag) verschlechtern die Bedingungen bzw. verbessern die Wachstumsbedingungen für die Bäume gegenüber der heutigen Situation nicht. Dies hat Auswirkungen auf das Stadtklima und die Aufenthaltsqualität. Im Rahmen des weiteren Planungsprozesses wird darauf geachtet, dass möglichst gute Standortbedingungen für die Bäume geschaffen werden. So wird aktuell daran gearbeitet, keine vollumfängliche Versiegelung umzusetzen, sondern eine Materialisierung zu wählen, welche den Bäumen im Wurzelbereich ausreichend Raum sowie eine gute Bewässerung sichert und optimale Wachstumsbedingungen erlaubt, damit die Bäume sich gut entwickeln und rasch einen positiven Einfluss auf das Stadtklima haben. Für die neugepflanzten Bäume werden standortgerechte Bedingungen für einen möglichst zusammenhängenden Wurzelraum geschaffen, damit diese ohne Einschränkungen gedeihen können. Die einzuhaltenden Bedingungen werden im Planungsprozess in enger Zusammenarbeit mit Stadtgrün Bern definiert und weiterbearbeitet. Aufgrund der veränderten Klimabedingungen, von Schädlingsbefall und den Einflüssen der Bewirtschaftung des Stadtraums, ist die Rosskastanie nicht die ideale Baumart für diesen Standort. Neben den höheren Temperaturen machen der Rosskastanie auch die erhöhte Schadstoffbelastung, die Kastanienminiermotte und der Salzeintrag zu schaffen. Daher wird bei einem zukünftigen Baumersatz die Rosskastanie am Standort Hirschengraben durch eine andere Baumart ersetzt werden müssen. Das heisst nicht, dass ein Ersatz der Bäume im Hirschengraben akut ist und umgehend angegangen werden muss, sondern dass die Bäume längerfristig (25 – 50 Jahre) ersetzt werden müssen. Mit der geplanten Umgestaltung des Hirschengrabens, welche auf der Basis der Resultate eines qualitätssichernden Verfahrens umgesetzt wird, wird der Ersatz durch eine standortgerechte Baumart jetzt angegangen.</p>

<b>Baustein 2+ Option Velostation Hirschengraben</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
70	Flury Andreas	Werden die archäologischen Strukturen beeinträchtigt? Es gibt bestimmt eine sorgfältige archäologische Grabung mit möglicherweise interessanten Funden. Zudem wird die alte Stadtmauer unterirdisch sichtbar gemacht. Also lauter Pluspunkte! Der historische Brunnen («Widmann-Brunnen») muss versetzt werden: Schade, es muss ein guter Ersatzstandort gesucht werden. Versetzung Widmann Brunnen: Dieser wurde zur gleichen Zeit erbaut, wie die Kunsthalle, man sieht es schon von weitem:-) Er würde gut zur Umgebung der Kunsthalle passen. Es ist sicherzustellen, dass eine Versetzung im Rahmen der Planung Helvetiaplatz vom Hirschengraben in den Perimeter Helvetiaplatz (Kunsthalle) stattfinden kann.	Der zukünftige Standort des Widmann-Brunnens wird im Rahmen der weiteren Projektierung Velostation Hirschengraben festgelegt. Dieser ist primär abhängig von der Realisierung der Velostation bzw. der Einfahrt in diese. Ein alternativer Standort wurde noch nicht festgelegt.
70	Flury Andreas	Könnte das ehemalige Kino Gotthard als Velostation genutzt werden?	Diese Möglichkeit wurde geprüft und (vorerst) verworfen. Es hat sich gezeigt, dass nur eine teure Übergangslösung umsetzbar ist.
72	Galizia Michele	Eine unterirdische Velostation ist sinnvoll. Für Pendler/innen. Oberirdisch müssen aber weiterhin Parkmöglichkeiten vorhanden sein. Für Alltagsvelofahrer, Kunden/innen der Geschäfte etc. Sonst gibt es weiterhin wildes parkieren. Dies insbesondere da mit der Velostrategie 4 zunehmend Velos (inkl. Elektrovelos) verkehren werden.	Das zukünftige Konzept der Veloparkierung im Raum Bahnhof wird zurzeit erarbeitet. Darin enthalten sind Aussagen zur Bewirtschaftung der oberirdischen Abstellplätze. Mit der Erstellung der Velostation Hirschengraben können die oberirdischen Veloabstellplätze auf dem Hirschengraben aufgehoben werden. Im Umfeld des Hirschengrabens (z.B. Maulbeerstrasse, Wallgasse) soll es aber weiterhin Veloabstellplätze geben, um den lokalen Bedürfnissen zu entsprechen.
74	Gunsch Matthias	Evt. Postparc-Velostation unterirdischer erweitern? Oder unterhalb Laupenstrasse (ehemals Kater Karlo). Wichtig wäre, dass die Velos die Seilerstrasse hoch können, spurgetrennt vom MIV.	Die Option der Erweiterung der Velostation PostParc wurde geprüft. Sie steht nicht im Vordergrund, unter anderem deshalb, weil die Erschliessung über den Knoten Bubenbergrplatz führt, der keine Kapazitätsreserven für diese zusätzliche Verkehrsbelastung aufweist. Im Rahmen der Erarbeitung der Strategie Veloabstellplätze im Bahnhofumfeld wurden Alternativstandorte geprüft und die Vor- und Nachteile evaluiert.

Baustein 2+ Option Velostation Hirschengraben			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
78	Krebs Philipp	Velos müssen zwingend versteckt werden. Ist unmöglich alle die Velos in der Altstadt zu sehen	Das zukünftige Konzept der Veloparkierung im Raum Bahnhof wird zuzeit erarbeitet. Darin enthalten sind Aussagen zur Bewirtschaftung der oberirdischen Abstellplätze. Varianten mit einer gewissen Dauer zum Gratisparkieren sind Bestandteil dieser Abklärungen. Mit der Erstellung der Velostation Hirschengraben können die oberirdischen Veloabstellplätze auf dem Hirschengraben aufgehoben werden. Im Umfeld des Hirschengrabens (z.B. Maulbeerstrasse, Wallgasse) soll es aber weiterhin Veloabstellplätze geben, um den lokalen Bedürfnissen zu entsprechen.
80	Kuster Matthias	Viele Velos am Hirschengraben stehen dort offensichtlich sehr lange herum. Gebührenfreie Langzeitparkplätze für Velos sind unfair gegenüber Anwohnern, Passanten, Parkbenutzern und den Kurzparkern. Laut Medienberichten sind die SBB die Besitzerin des Bubenbergzentrums West. Sie könnten im Neubau durchaus eine Velostation einrichten für ihre Kunden.	Das zukünftige Konzept der Veloparkierung im Raum Bahnhof wird zurzeit erarbeitet. Darin enthalten sind Aussagen zur Bewirtschaftung der oberirdischen Abstellplätze. Optionen, im Bubenbergzentrum Veloparkplätze respektive Velostationen einzurichten, wurden in der Strategie Veloabstellplätze im Bahnhofumfeld geprüft, aber wegen Erschliessungsproblemen schlecht bewertet.
81	Laub Carla	Ich finde es toll, wenn der Hirschengrabenaufgewertet wird. Die Parkplatzsituation für Velos ist momentan ungenügend.	Wird zur Kenntnis genommen.
82	Laub Lilian	Unbedingt mehr Veloabstellplätze. (Die Frage ist etwas umständlich formuliert...)	
84	Meier Florian	Am besten finde ich aber einen Zugang ausserhalb des Hirschengrabenplatzes, da dieser Zugang störend wirkt. Grundsätzlich ist es schön, dass die alten Grabenmauern mit der Velostation erlebbar gemacht werden. Alternativ zum geplanten Zugangsstandort würde ich einen solchen im Bereich zwischen Mobiliar-Hauptsitz und Steueramt/Personalvorsorge/Versicherungsamt der Stadt Bern bevorzugen. Gemäss älteren Karten zog sich der Schanzengraben vom Hirschengraben zur kleinen Schanze hier entlang - Somit wären wohl keine Beschädigungen der Grabenmauern nötig (falls diese dort noch bestehen- und sie könnten allenfalls auch erlebbar	Eine klare Adressierung, der Platzbedarf, der bauliche Aufwand und die dazugehörigen Kosten eines Zugangs zur Velostation in einem bestehenden Gebäude wären problematisch.

Baustein 2+ Option Velostation Hirschengraben			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		<p>gemacht werden). Der Zugang könnte somit zwischen den Gebäuden etwas versteckt bzw. in einem Ensemble mit dem bestehenden Platz zwischen den zwei Gebäuden erstellt werden. Dies würde den Hirschengraben und ggf. auch diesen kleinen Platz aufwerten - wahrscheinlich wäre diese Variante um einiges kostspieliger als die bisherige.</p> <p>4. Alternativ könnte die Velostation wie bisher geplant erstellt werden, der Zugang jedoch in ein bestehendes Gebäude neben dem Hirschengraben integriert werden (z.B. bei aktuellen breiten Türen oder Ladengeschäften). Vorteil wäre, dass der Zugang sich somit anpassen würde ans Bestehende Gebäude/Freiflächenensemble. Negativ wären wohl die höheren Kosten und dass die Grabenmauer durchbrochen werden müsste für einen solchen Zugang ausserhalb des eigentlichen Hirschengrabens.</p>	
85	Ozdemir Ali	Wurde schon eine Erweiterung der bestehenden Velostationen mit optimalem Kosten-Nutzen-Verhältnis in Richtung des Hirschengrabens respektive Schanzenstrasse in betracht gezogen? So könnte man den Bau einer Velostation durch den Bau eines weiteren Zugangs zu einer erweiterten Velostation ersetzen.	Ja, bei der Erarbeitung der Strategie Veloabstellplätze im Bahnhofumfeld wurden auch Erweiterungen bestehender Velostationen geprüft. Die Ergebnisse werden 2020 dem Stadtrat vorgelegt.
86	Schlapbach Walter	Velostation Hirschengraben: Unverhältnismässig	
90	Theiler Luzius	Die bestehenden Velostationen sind schlecht genutzt. Die Abstellplätze am Bollwerk sind oft überhaupt nicht besetzt. Auch ÖV NutzerInnen können nicht verlangen, dass sie direkt vor der Hautüre oder auf dem SBB-Perron abgesetzt werden.	Das zukünftige Konzept der Bewirtschaftung, und dabei insbesondere das Preismodell der Velostationen, wird zurzeit erarbeitet. Damit soll die Auslastung der bestehenden Velostationen erhöht werden.
91	Vögeli Dominic	Aus meiner Sicht, werden auch in Zukunft die meisten Personen den Haupteingang des Bahnhofs benutzen. Dies aus dem einfachen Grund,	Im Bereich des Bubenberglplatzes wird ein neuer Bahnhofszugang erstellt. Dieser führt dazu, dass sich die Pendlerströme verändern und die Haltestelle Hirschengraben an Attraktivität gewinnt. Die Prognosen der zukünftigen Pendlerströme sind mit der SBB, dem RBS, BERNMOBIL und Postauto



<b>Baustein 2+ Option Velostation Hirschengraben</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
		dass die meisten Linien des öffentlichen Verkehrs nicht den Hirschengraben sondern den Bahnhofplatz bedienen. Diesem Aspekt muss entsprechend Sorge getragen werden.	verifiziert. Die prognostizierte Personenzunahme beim Hirschengraben ist somit breit abgestützt.
91	Vögeli Dominic	Die Fahrradabstellplätze beim Hirschengraben gehören mittlerweile fast zum Stadtbild. Ob die Unterirdische Station einen Mehrwert bringt oder ob dann einfach "wild" Abgestellt wird, ist aus meiner Sicht fraglich. Zumal die Benützung der Station sicherlich kosten wird. Meine Frage daher, weshalb soll ich mein Fahrrad kostenpflichtig in eine, sich vergleichsweise weit weg vom Bahnhof befindliche, Fahrradstation abstellen, wenn ich dieses einfach auf dem Bahnhofplatz abstellen kann, ohne das Konsequenzen drohen? Wird diese kostenpflichtig sein?	Das zukünftige Konzept der Bewirtschaftung, und dabei insbesondere das Preismodell der Velostationen, wird zurzeit erarbeitet. Varianten mit einer gewissen Dauer zum Gratisparkieren sind Bestandteil dieser Abklärungen.
92	Wyler Regula	Velofahrer bevorzugen erwiesenermassen oberirdische Abstellplätze, die jetzigen Velostationen sind nicht ausgelastet. Die unterirdischen Anlagen müssten gratis sein und gut zugänglich sein. Oberirdisches Parkieren müsste aktiver eingeschränkt werden. Heute stehen Plakate mit einer Bitte an die Velofahrer doch die Einstellhallen zu benutzen.	Das zukünftige Konzept der Bewirtschaftung, und dabei insbesondere das Preismodell der Velostationen, wird zurzeit erarbeitet. Varianten mit einer gewissen Dauer zum Gratisparkieren sind Bestandteil dieser Abklärungen.
95	Geroni Gianfranco	Velostation Hirschengraben: Wir brauchen eine Oase für uns Fussgänger, schon jetzt ist es eine Katastrophe wieviele Velos wid auf den Platz stehen.	Mit der Erstellung der Velostation Hirschengraben können die oberirdischen Veloabstellplätze im Hirschengraben aufgehoben werden. Im Umfeld des Hirschengrabens (z.B. Maulbeerstrasse, Wallgasse) soll es aber weiterhin Veloabstellplätze geben, um den lokalen Bedürfnissen zu entsprechen.
96	Graf Daniel	Die Argumentation der Denkmalpflege ist nicht nachvollziehbar. Unterirdisch ist nichts sichtbar! Wir können aus Bern nicht eine Museumsstadt machen! Die unterirdische Velostation ist ausreichend gross zu gestalten. Sie muss während 24 Stunden erreichbar und kostenlos sein!	Die genannten Anforderungen an eine Velostation werden geteilt. Das zukünftige Konzept der Bewirtschaftung, und dabei insbesondere das Preismodell der Velostationen, wird zurzeit erarbeitet. Varianten mit einer gewissen Dauer zum Gratisparkieren sind Bestandteil dieser Abklärungen.
98	Kläy Michel	Aus Kosten- und Denkmalgründen ist auf die geplante Velostation zu verzichten. Was gibt es für Möglichkeiten zum verdichteten Bauen in die Höhe?	In der Strategie Veloabstellplätze im Bahnhofumfeld wurden alternative Standorte geprüft. Ein allfällig verdichtetes Bauen wird im Rahmen der Studie "Stadtraum Bahnhof" und weiteren Planungsvorhaben geprüft, ist jedoch nicht Bestandteil des Projekts ZBBS.

Baustein 2+ Option Velostation Hirschengraben			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
101	Pestalozzi Pierre	Störend an der Option Velostation Hirschengraben ist nebst der nötigen Fällung der bestehenden Baumallee und Entfernung des Widmann-Denkmal v.a. die unzureichend gelöste Zu-/ Wegfahrt Velostation (grosse Konflikte am Süden des Hirschengrabens zu erwarten). Mit den grob geschätzten 33 Mio Fr. für eine Velostation mit 3000 Abstellplätzen lässt sich bestimmt eine zufrieden stellende Alternative im Umfeld finden.	<p>Denkmal: Innerhalb des qualitativen Verfahrens wurde der Umgang mit den beiden Denkmälern intensiv diskutiert. Es wurde entschieden, dass das Bubenbergdenkmal als provisorische Lösung in der Mitte des Platzes positioniert wird und, sobald die räumlichen Verhältnisse geschaffen sind, zukünftig an seinen ursprünglichen, korrekten Standort auf dem Bubenbergplatz versetzt wird.</p> <p>Der Widmann-Brunnen muss, falls die Velostation zur Ausführung kommt, aus räumlichen und funktionalen Überlegungen an einen neuen Standort versetzt werden. Dieser muss zusammen mit der städtischen Denkmalpflege noch eruiert werden. Wird lediglich die Passage realisiert, wird der Brunnen erhalten. (C)</p> <p>Alternative Standorte Velostationen: (C)</p> <p>Die Stadt Bern prüft parallel zur Velostation Hirschengraben im Rahmen des Gesamtkonzepts Veloabstellplätze Umfeld Bahnhof Bern weitere Standorte für Velostationen. Die Velostation Hirschengraben kann mit max. 3'000 PP einen wesentlichen Beitrag zum Gesamtbedarf von 10'000 PP liefern und liegt direkt an der Wunschlinie der Einzugsgebiete westlich, südlich und östlich der Achse Effingerstrasse-Bundesgasse. Eine "Zerstückelung" der Velostationen bzw. der Parkplätze ist sehr kostenintensiv und nur mit grossem Aufwand betreibbar.</p>
103	Schmid Luca	Als Velofahrer begrüsse ich es sehr, dass eine Unterirdische Velostation gebaut wird und dass somit das Angebot an Veloabstellplätzen erhöht wird. Der jetzige Zustand beim Hirschengraben und rund um den Bahnhof ist nicht mehr lange tragbar. Durch die Veloinitiative wird es immer schwieriger einen angemessenen Veloparkplatz zu finden und der Hirschengraben wird durch die etlichen Fahrräder komplett blockiert. Um eine Velostadt zu werden, braucht es auch gute und genügend Veloabstellplätze,	Im Rahmen der Strategie Veloabstellplätze im Bahnhofumfeld wurde eine Gesamtsicht der potenziellen Veloabstellplätze erarbeitet. Es ist das Ziel der Stadt Bern, den Velos gute Abstellmöglichkeiten zur Verfügung zu stellen, ohne dass der öffentliche Raum zu stark belastet wird.

<b>Baustein 2+ Option Velostation Hirschengraben</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
		man betrachte wie es in den Niederlanden gemacht wird, wo in Utrech ein komplettes Parkhaus für Velos gebaut wurde.	
103	Schmid Luca	Ich finde es ein super Projekt und würde es wirklich sehr begrüßen, wenn beim Hirschengraben eine unterirdische Velogarage gebaut würde. Ich fahre täglich Fahrrad und bin beim Hirschengraben immer auf der Suche nach einem geeigneten Abstellplatz und würde mich daher sehr über diese Verbesserung freuen!	
106	Sommer SMN	Aufgrund des geringen Platzes finde ich es sinnvoll gegen unten und gegen oben zu bauen. Daher finde ich es sinnvoll, den Hirschengraben räumlich durch unterirdische Plätze besser auszunutzen.	

<b>Baustein 3a Betriebskonzept</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
1	CVP Stadt Bern	Als Tangente wird die Stadtbachstrasse angepriesen. Die ist aber nicht dafür ausgelegt, den ganzen Verkehr aufzunehmen. Die CVP ist klar der Meinung, dass damit nur Probleme verlagert werden: Wo verläuft der Rückstau, den die Stadtbachstrasse verursachen wird? Außerdem wird die Länggass abgeschottet und für Personen, die auf ein Auto angewiesen sind, fast unmöglich zu erreichen. Dies kommt einer Bevormundung der Anwohner gleich.	Die Verkehrsprognosen gehen von einer weiteren Abnahme des Motorfahrzeugverkehrs in der Stadt Bern aus. Eine Verlagerung von 8'000 Fahrten auf die Stadtbachstrasse ist somit nicht notwendig. Aufgrund des Trends der generellen Abnahme des Motorfahrzeugverkehrs wird auf der Stadtbachstrasse sogar mit ZBBS eine Verkehrsreduktion gegenüber heute erwartet. Die flankierenden Massnahmen sind vorerst als Option vorgesehen und werden erst bei Bedarf umgesetzt. Auch mit den Massnahmen bleibt die Länggasse weiterhin via die Länggassstrasse, Fabrikstrasse, Neubrücke- strasse sowie Bühlstasse erschlossen.

<b>Baustein 3a Betriebskonzept</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
1	CVP Stadt Bern	Vorbehalte hat die CVP insbesondere in Bezug auf die Verkehrsführung des MIV – hier sehen wir eine verpasste Chance, mit einer echten Tangentiallösung den Verkehr vom Bahnhofplatz weg zu lenken. Die Stadtbachstrasse kann diesem Anspruch nicht gerecht werden. Abbieger verbieten und Quartiere ohne Alternativen für den Verkehr dicht zu machen, ist aus Sicht der CVP ungenügend.	Mit der Autobahn sowie der Bremgartenstrasse bestehen zwei grossräumige Tangenten, mit welchen sich der Verkehr grossräumig um den Bahnhofplatz umleiten lässt. Die Stadtbachstrasse muss und soll somit nicht sämtlichen Verkehr, welcher heute über die Achse Bahnhofplatz – Bubenbergplatz verkehrt, aufnehmen. Das Unterbinden der Abbiegebeziehungen auf dem Bubenbergplatz ist erforderlich, damit die stark zunehmenden Fussgängerinnen und Fussgänger zwischen Bahnhof und Hirschengraben diesen Platz queren können.
2	EVP	Generell ist es uns ein Anliegen, dass bei den geplanten Massnahmen der Raum für die Fussgänger auf den Seiten, also die Trottoirs nicht schmaler werden. Die Strassenüberquerung soll möglichst kurz sein und möglichst Fussgängerinseln in der Mitte der Strasse verhindert oder aufgehoben werden. Z.B. gerade mit kleinen Kindern ist der Aufenthalt auf einer Fussgängerinsel mit beidseitig vorbeifahrenden Fahrzeugen sehr unangenehm.	Der Raum für die Fussgängerinnen und Fussgänger kann an den neuralgischen Punkten mit hohem Fussgängeraufkommen generell verbreitert werden. Fussgängerinseln werden dort, wo sie erforderlich sind, realisiert (z.B. BehiG) und in genügender Breite ausgeführt.
3	FDP	Die FDP bezweifelt, dass mit der Konzentration des Verkehrs über die Stadtbachstrasse kein Verkehrschaos entstehen wird resp. die Staugefahr im "Insel"gebiet ist voraussehbar. Bereits heute gibt es in Stosszeiten längere Wartezeiten. Die Gesamtschau zum Verkehr (ÖV, MIV, Langsamverkehr) im Stadtgebiet lässt diese enge Sicht auf die Situation rund um den Bahnhof vermissen.	Das Verkehrsaufkommen in der Stadt Bern ist generell rückläufig. Auf der Achse Stadtbachstrasse wird auch mit dem Projekt ZBBS eine Verkehrsreduktion erwartet (heute 7'850 DWV / prognostiziert 6'000 DWV). Der Inselplatz wird auch mit der Verkehrsreduktion aufgrund seiner Komplexität eine Engstelle im Netz bilden. Mit den prognostizierten Verkehrszahlen kann der Verkehr jedoch abgewickelt werden.
3	FDP	Der Zugang zum und die Wegfahrt vom Parking Bahnhof ist zu wenig durchdacht. Resultieren wird eine Zunahme des Suchverkehrs, ein Ausweichen in und durch die Quartiere und allgemein ein Mehrverkehr in und rund um Bern. Oekologisch macht das keinen Sinn.	Das Parking ist weiterhin via die kleine Westtangente, Stadtbachstrasse sowie Länggasse erreichbar. Die Wegweisung wird entsprechend angepasst. Grossräumige Betrachtungen zeigen, dass der Mehrweg für alle Fahrbeziehungen kaum zunimmt (ausgenommen Fahrten mit stark lokalem Bezug, z.B. Bubenbergplatz – Parking Bahnhof).

<b>Baustein 3a Betriebskonzept</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
3	FDP	Flankierende Massnahmen Länggassquartier: Mit den geplanten flankierenden Massnahmen werden mit grosser Wahrscheinlichkeit die anderen Quartiere (Mattenhof, Monbijou) mehr belastet.	Das Verkehrsaufkommen in der Stadt Bern ist generell rückläufig. Die prognostizierten Verkehrsverlagerungen zeigen keine Auswirkungen auf die Quartiere Mattenhof und Monbijou. Zur Überprüfung der Verkehrsverlagerungen wird ein zudem Monitoring durchgeführt. Somit ist sichergestellt, dass beim Eintreffen von unerwarteten Verlagerungen reagiert werden kann.
4	GFL Stadt Bern	Im Grundsatz unterstützen wir die Verkehrsmassnahmen und begrüssen die Tatsache, dass der motorisierte Individualverkehr reduziert werden soll. Dabei fordern wir, dass dem Velo- UND dem Fussverkehr mehr Platz eingeräumt wird. Die vorliegenden Pläne erachten wir in vielen Details als unsorgfältig. Die vorliegende Planung wird stark durch verkehrliche Aspekte dominiert: Der nutzungsneutrale öffentliche Raum (die Fussverkehrsflächen) leiden unter der grosszügigen Ausgestaltung von Auto-, Bus- und Velospuren. Wir erwarten, dass bei der weiteren Arbeit die für den Strassenverkehr genutzte Fläche (inkl. Fussgängerinseln und Perrons) reduziert wird. Die Vergrösserung zusätzlicher Veloverkehrsfläche soll nicht auf Kosten der Fussgängerflächen erreicht werden.	Die einzelnen Flächen für die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden wurden aufgrund von Prognosewerten für die jeweiligen Verkehrsmittel definiert. Insbesondere im Bereich ÖV/MIV-Spuren wurden hier bereits Minimalmasse angewendet. Die Abstimmung von Fuss- und Veloverkehr soll im Rahmen des Bauprojekts optimiert werden.
4	GFL Stadt Bern	Da mehr Verkehr über die Stadtbachstrasse geführt werden soll, erachten wir es als wichtig, dass auf dieser Strasse die Geschwindigkeit auf Tempo 30 limitiert wird.	Eine Geschwindigkeitsreduktion auf der Stadtbachstrasse auf Tempo-30 ist vorgesehen.
4	GFL Stadt Bern	Für uns ist die Wirkung des Pollers beim Bierhübeli/Mittelstrasse unklar, da wir nicht erkennen können, warum es hier zu Mehrverkehr kommen soll. Wenn es zu Mehrverkehr kommen könnte, stellen wir in Frage, ob der Poller an dieser Stelle sinnvoll ist: Wie soll in Zukunft der Quartierteil zwischen Neubrückstrasse und Gesellschaftstr. von Bern Nord her mit dem Auto erreicht werden können?	Mit dem Poller soll verhindert werden, dass der Verkehr, welcher heute über den Bahnhofplatz verkehrt, versucht, diesen beispielsweise via die Achse Bühlstrasse – Mittelstrasse zu umfahren. Ob und in welchem Ausmass dies eintreffen könnte, kann nicht abschliessend abgeschätzt werden. Mit den optional angedachten flankierenden Massnahmen soll sichergestellt werden, dass dieser Schleichverkehr unterbunden werden kann. Mit einer Pollerlösung bleiben die Quartiere weiterhin via Länggassstrasse erschlossen.

<b>Baustein 3a Betriebskonzept</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
4	GFL Stadt Bern	Der Fuss- und Veloverkehr wird gemäss Prognosen deutlich zunehmen und benötigt deshalb mehr Platz. Die Ausgänge des Bahnhofs (v.a. Richtung Baldachin und auf den Bubenbergplatz/Hirschengraben) sollten sowohl für Pendler als auch für Gäste/Touristen angenehm gestaltet sein und nicht in eine Verkehrsachse münden. Dies ist heute nicht der Fall. Mit einer Reduktion des MIV könnte auch diesbezüglich die Attraktivität des Stadtraums Bahnhof gesteigert werden. Weiter könnte die Aufenthaltsqualität deutlich gesteigert werden. Ziel sollte es ausserdem sein, dass durch diese Massnahme mehr Platz für Fussgänger gewonnen wird.	Diese Fragestellung wird im Rahmen des Planungsprozesses Stadtraum Bahnhof bearbeitet. Der Bahnhofplatz liegt ausserhalb des Perimeters der Verkehrsmassnahmen ZBB.
6	Grünes Bündnis Bern	Bei den vorgeschlagenen Tageszeitenabhängigen Verkehrsbeziehungen für den MIV fragen wir uns, wie praxistauglich diese sind. Können diese Informationen beispielsweise Navigationsgeräte liefern? Oder riskiert man nicht, dass viele Autofahrer_innen verwirrt sind und falsch fahren, oder dann wenden müssen und zum Verkehrshindernis werden?	Die Signalisation wird voraussichtlich mit Wechselsignalen erstellt. Diese werden in der Stadt Bern heute bereits angewandt (z.B. in der Neubrückstrasse). Auf die Wegweisung der Navigationsgeräte hat die Stadt Bern keinen Einfluss. Erfahrungsgemäss gewöhnen sich die Verkehrsteilnehmenden rasch an neue Verkehrsregimes.
6	Grünes Bündnis Bern	Wir begrüssen, dass die Massnahmen zum Schutz der Länggasse stufenweise eingeführt werden, um ihre Wirksamkeit zu überprüfen. Schliesslich soll das Quartier nicht komplett abgeschottet, sondern vor allem vor zusätzlichem Verkehr geschützt werden. Dies bedingt aber ein gezieltes und gutes Monitoring, um die Massnahmen gegebenenfalls anpassen zu können. Das Monitoring ist auch wichtig, um die möglichen Verdrängungseffekte zu überprüfen, welche die geplanten Massnahmen haben. So könnte der Verkehr in kleinere Strassen abgedrängt werden (z.B. Berchtoldstrasse oder Simonstrasse) was vermieden werden muss.	Ein Monitoring zur Erhebung des Verkehrs und zum Erkennen allfälliger Verlagerungen ist bereits geplant. Die Notwendigkeit der flankierenden Massnahmen kann somit laufend geprüft werden.
6	Grünes Bündnis Bern	Die Stadbachstrasse soll als innere Umleitungsrouten dienen. Es muss aber darauf geachtet werden, dass nicht anstatt die Länggasse nun die	Die Einführung von Tempo 30 wird umgesetzt.

<b>Baustein 3a Betriebskonzept</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
		Stadtbachstrasse den ganzen Verkehr abbekommt. Die vorgesehene Einführung von Tempo 30 auf der Stadtbachstrasse erachten wir deshalb als zwingend.	
6	Grünes Bündnis Bern	Bei der Bremgartenstrasse ist zu befürchten, dass eine Aufwertung zur Transitachse geschieht, das muss vermieden werden. Darum sollte die Verkehrsdosierung schon früh, also im Forsthaus und Neufeld eingerichtet werden.	Die Bremgartenstrasse wird – nebst der Achse Stadtbachstrasse - kleine Westtangente und Autobahn – als äussere städtische Umleitungsrouten aktiviert. Dies ist aufgrund der notwendigen Verkehrsreduktion über den Bubenbergplatz/Bahnhofplatz und dem wichtigen Anliegen, das Länggassquartier vor Ausweichverkehr zu schützen, erforderlich. Durch den generellen Trend zur MIV-Reduktion in der Stadt Bern ergibt sich für den Zustand ZBB 2025 in der Bilanz auf der Bremgartenstrasse dennoch eine Verkehrsreduktion gegenüber heute.
6	Grünes Bündnis Bern	Grundsätzlich sollten die Massnahmen in enger Absprache mit der Quartierbevölkerung und der Quartierkommission erarbeitet werden.	Die Festlegung der flankierenden Massnahmen erfolgt in enger Abstimmung mit der Quartierorganisation QLe.
6	Grünes Bündnis Bern	Wir begrüssen, dass in der neuen Gestaltung die Fussgänger/innen mehr Platz haben werden, indem zum Beispiel die Trottoires aber auch der Fussgängerstreifen auf dem Bubenbergplatz verbreitert wird. Diese Massnahmen sind absolut zwingend um die prognostizierte Zunahme an der Fussgängerinnenströme aufnehmen zu können. Auch der Velostreifen von mindestens 1.9 m Breite bringt einen Vorteil gegenüber heute.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.

<b>Baustein 3a Betriebskonzept</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
7	Grünliberale Partei Stadt (GLP)	Den MIV im Bahnhofsumfeld weiter zu reduzieren wird in Angesicht der zunehmenden Personenströme als verkehrstechnische Notwendigkeit betrachtet. Dies darf jedoch nicht nur mit den geplanten «Verhinderungsmassnahmen» erreicht werden, sondern ist mit Umsteigemöglichkeiten am Stadtrand wie Park&Ride-Lösungen und Kombitickets zu ergänzen. An diversen Autobahnausfahrten gibt es in nächster Nähe ÖV-Haltestellen mit leistungsfähigen Verbindungen in die Innenstadt (z.B. Ostring, Wankdorf, Westside/Brünnen, Europaplatz). Durch solche Angebote weit ausserhalb des Bahnhofumfeldes können die Quartiere vom Umfahrungs- und Suchverkehr entlastet werden.	Entsprechende Abklärungen erfolgen unter der Federführung der RKBM in den Projekten "Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern" und "Mobilitäts-Hub".
7	Grünliberale Partei Stadt (GLP)	Eine Verkehrszunahme in den Quartieren muss verhindert werden. Um die gemachten Versprechen (keine Mehrbelastung der Quartiere) überprüfen zu können, muss ein Monitoring konzipiert und durchgeführt werden. Hinweis: wenn die in Kapitel 7.3 beschriebenen Massnahmen (Zugangsbeschränkungen zum Länggassquartier) durchgesetzt werden ist es fraglich, ob die Dosieranlage an der Schanzenstrasse südwärts notwendig ist.	Ein Monitoring zur Erhebung des Verkehrs und zum Erkennen allfälliger Verlagerungen ist bereits geplant. Die Notwendigkeit der flankierenden Massnahmen kann somit laufend geprüft werden. Die Sperre der Schanzenstrasse Richtung Bubenbergrplatz während der Hauptverkehrszeiten ist jedoch unabhängig von den flankierenden Massnahmen notwendig. Die Sperre erfolgt aufgrund des erhöhten Fuss-/Veloverkehrsaufkommens sowie der grossen Anzahl Busse.
8	Schweizerische Volkspartei der Stadt Bern (SVP)	Reduktion MIV: Wäre eine netzartige Erschliessung mit dezentralen Umsteigebeziehungen nicht die bessere Lösung? Der sich im Bau befindende neue unterirdische RBS-Bahnhof dürfte nicht als Sackbahnhof / Endhaltestelle ausgebildet werden, sondern als Durchgangsbahnhof. Die Weiterfahrt bis mindestens ins Areal des Inselspitals oder weiter in Richtung Kőniz muss rasch an die Hand genommen werden, um so den Raum Bubenbergrplatz / Hirschengraben wirksam zu entlasten.	Entsprechende Abklärungen erfolgen unter der Federführung der RKBM in den Projekten "ZMB Insel" und "Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern".



<b>Baustein 3a Betriebskonzept</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
8	Schweizerische Volkspartei der Stadt Bern (SVP)	Die bereits realisierten Verkehrsbehinderungsmassnahmen haben dazu geführt, dass sich bloss noch Studierende im Quartier wohl fühlen. Die steuerzahlende Bevölkerung hat das Quartier längst verlassen und wohnt dort, wo man auch mit dem Auto sein Domizil erreichen kann. Weitergehende flankierende „Schutzmassnahmen“ lehnen wir entschieden ab.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
9	SP Stadt Bern	Die SP unterstützt sämtliche Massnahmen zur Reduktion des MIV im Stadtzentrum und zur Umleitung des Durchgangsverkehrs auf die Umleitungsrouten, insbesondere auf die Autobahn. Dabei ist dem Schutz der angrenzenden Wohnquartiere vor Mehrverkehr eine hohe Priorität einzuräumen.	Im Rahmen des Betriebskonzepts Verkehrsmassnahmen wurde dieses Anliegen als Rahmenbedingung definiert, und die flankierenden Massnahmen wurden optional festgelegt.
9	SP Stadt Bern	Um die Wirksamkeit der Umleitungs- und Dosierungsmassnahmen zu überprüfen, braucht es ein Monitoring und aufgrund der daraus gewonnenen Erkenntnisse gegebenenfalls eine Anpassung der Massnahmen.	Im Rahmen des Projekts ZBB wird ein grossräumiges Monitoring durchgeführt.
10	SP Fraktion Länggasse-Felsenau	Der Schutz der angrenzenden Wohnquartiere vor Mehrverkehr ist zentral. Damit sich die Wirksamkeit der Umleitungs- und Dosierungsmassnahmen überprüfen lässt, sind ein Monitoring und aufgrund der daraus gewonnenen Erkenntnisse gegebenenfalls eine Anpassung/Verstärkung der Massnahmen zwingend.	Im Rahmen des Projekts ZBB wird ein grossräumiges Monitoring durchgeführt. Mit diesem kann auf allfällige Verkehrsverlagerungen gezielt reagiert werden.
12	Bürgergemeinde	Ein besonderes Thema ist die Bogenschützenstrasse: Offenbar soll die Zugänglichkeit nur über den Bubenbergplatz und damit nur aus Osten möglich sein. Hier kommt wiederum das Linksabbiegeverbot von der Schützenmattstrasse in die Neubrücke zum Tragen. Aus unserer Sicht ist mit den vorgelegten Unterlagen nicht geklärt, wie ein Auto beispielsweise von der Altstadt oder aus dem Süden der Stadt zum Bubenbergplatz kommen soll. Für die Wegfahrt von Autos vom Burgerspital	Die Bogenschützenstrasse unmittelbar beim neuen Bahnhofzugang Bubenberg und mit vielfältigen Nutzungsansprüchen auf engstem Raum liegt in der Tat sehr exponiert. Der aktuelle Stand des Betriebskonzepts sieht wie richtig erwähnt vor, dass die Zufahrt nur von Osten über den Bahnhofplatz erreichbar ist. Damit wird die Zufahrt faktisch auf die beiden Achsen Neubrücke/Tiefenastrasse und Lorrainebrücke beschränkt. Die Ausfahrt ist neu über die Schanzenstrasse nach Norden vorgesehen, über eine Mischverkehrsfläche.

<b>Baustein 3a Betriebskonzept</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
		<p>bleibt wohl nur die Bogenschützenstrasse Richtung West zur Schanzenstrasse. Hier hört die Strasse aber einfach auf und taucht in eine gegenüber dem heutigen Zustand wesentlich verbreiterte Trottoir- bzw. Fussgängerzone. Die offenbar erst danach haltenden Busse von Post und Bernmobil versperren die einzige/ noch verbleibende Fahrspur nach rechts bzw. Richtung Nord und damit das zwingende Rechtsabbiegen für den Verkehr aus Richtung Burgerspital. Unseres Erachtens wurden hier die Fahrten vom Burgerspital weg zu wenig bedacht und sind in die Planung einzubeziehen. Die für die neu geplante Verkehrsführung der Busse angegebenen Gründe überzeugen nicht. Die bisherigen Buchten sind beizubehalten und wo nötig zu verlängern. Zu den Fahrten aus dem Burgerspital kommen noch Dutzende von Fahrzeugen aus dem Parkplatz der Post (zurzeit 273 und später über 160) einerseits und dem Bereich Bubenbergplatz 8-12 andererseits hinzu. Hier entsteht auch eine erhöhte Frequenz durch den Zugang zu den Postfächern und für Grosskunden der Hauptpost von Bern. Für dieses Verkehrsaufkommen bietet die vorgelegte Planung keine Lösung. Die Bogenschützenstrasse wird schon heute stark für die Anlieferung/Entsorgung der Liegenschaften Bubenbergplatz 8 - 12 beansprucht. Mit der neuen Fussgängerpassage mit Ausgang beim Bubenbergplatz 12 wird eine massive Vermehrung insbesondere des Fussgängerverkehrs in diesem Bereich befürchtet. Die Anlieferung/Entsorgung darf zukünftig nicht mehr über die Bogenschützenstrasse erfolgen/ wenn möglich/ ist auch die heute bestehende Situation zu entschärfen. Den vorgelegten Plänen konnten keine Informationen zu Anlieferung/Entsorgung entnommen werden.</p>	<p>Die formulierten Anliegen werden im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten ZBB geprüft.</p>

Baustein 3a Betriebskonzept			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
12	Bürgergemeinde	<p>Es fällt auf, dass die Unterlagen meist nur Massnahmen für Fussgänger/innen, Velos und den öffentlichen Verkehr beinhalten. Unseres Erachtens stellen die Autos (Motorisierter Individualverkehr MIV) einen ebenso wichtigen Faktor beim Verkehr in der Innenstadt dar. Es gibt Bereiche, in denen Autos nach wie vor berücksichtigt werden müssen, zu denken ist an Anlieferung/Entsorgung, Zu- und Wegfahrt zu Parkplätzen, Notfalldienst, Besuchende oder z.B. Infrastrukturarbeiten mit Schwerverkehr. Der motorisierte Individualverkehr ist über das frühere Provisorium mit der "kleinen Westpassage" durch Bahnhofparking/Stadtbachstrasse nicht gelöst. In den Unterlagen finden sich kaum Hinweise dazu, was den Eindruck erweckt, der motorisierte Individualverkehr sei im betroffenen Areal insgesamt unerwünscht. Aus Sicht der Bürgergemeinde erscheint es indessen als sehr wichtig, die bestehenden Verhältnisse nicht ausser Acht zu lassen und den bestehenden Bedürfnissen in der Planung angemessen Rechnung zu tragen und auch für diese vorzusorgen. [...] Diese Problematik akzentuiert sich am stärksten beim Burgerspital am Bubenbergplatz, etwa mit seinem Bedarf, täglich die warmen Speisen vom Burgerspittel im Vierfeld auch am Bubenbergplatz noch warm servieren zu können. b) Damit liegt der Radius der burgerlichen Bedenken örtlich: im Osten beim Linksabbiegeverbot von der Schützenmattstrasse in die Neubrücke- und in die Westen am Ende der Stadtbachstrasse mit dem Slalom über beidseitige Parkierung und Verkehrsberuhigung einerseits und dem möglicherweise Stau bildenden "Tropfenzähler" bei der Depotstrasse andererseits zur Verkehrsbefreiung der Länggasse. Wie sieht es mit baulichen Massnahmen auf der Inselkreuzung aus? Hauptauslöserin der aufgezeigten Problematik ist unseres Erachtens die Schliessung der Schanzenstrasse von und zu Bubenbergplatz/Laupenstrasse.</p>	<p>Die Bogenschützenstrasse unmittelbar beim neuen Bahnhofzugang Bubenberg und mit vielfältigen Nutzungsansprüchen auf engstem Raum liegt in der Tat sehr exponiert. Der aktuelle Stand des Betriebskonzepts sieht wie richtig erwähnt vor, dass die Zufahrt nur von Osten über den Bahnhofplatz erreichbar ist. Damit wird die Zufahrt faktisch auf die beiden Achsen Neubrücke- und Tiefenastrasse und Lorrainebrücke beschränkt. Die Ausfahrt ist neu über die Schanzenstrasse nach Norden vorgesehen, über eine Mischverkehrsfläche. Die formulierten Anliegen werden im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten ZBB geprüft.</p>

Baustein 3a Betriebskonzept			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
12	Burgergemeinde	<p>Zugänglichkeit Burgerspital: a) In der Einstellhalle befinden sich ca. 40 Autoparkplätze, zu welchen Zu- und Wegfahrt zu sichern sind. b) Oberirdisch gibt es weitere ungefähr 12 Parkplätze für in der Regel nur vorübergehendes Abstellen. c) Zu- und Wegfahrt für Sanität, Arzt, Feuerwehr, Leichenwagen, Taxi usw. muss stets möglich sein. d) Im Fall eines Notfalls mit Evakuierung müssen genügend Platz sowie befahrbare Fluchtmöglichkeiten vorhanden sein. e) Zubringerdienst für die Bewohnerinnen und Bewohner des Burgerspittels am Bahnhofplatz und deren Angehörige sowie die Mitarbeitenden muss erlaubt sein. f) Lieferanten kommen aus allen Himmelsrichtungen. Die Koordination wird mit der geplanten Umsetzung aller Zugangssperren und -hemmer so gut wie unmöglich. g) Es gibt pro Woche rund 4 Entsorgungstage mit Abfall, Papier/Karton, Glas, PET, Metall, Blech etc. Die Entsorgungsfirmen müssen diese neue Verkehrsführung einhalten können, was sicherlich schwierig wird. Gleichzeitig steht ausser Frage, dass diese Fahrten ununterbrochen möglich sein müssen. [...] k) Vermutlich erfolgt die Hauptausfahrt für Autos im Burgerspital nach der Schanzenstrasse über das Bahnhofparking nach Osten oder über die Stadtbachstrasse/Bühlbrücke nach Westen. Insbesondere mit dem Verkehr für die rund 1000 Parkplätze im Bereich Bahnhof/Sidlerstrasse ist die allein erkennbare Massnahme eines "Tropfenzählers" im Bereich Bühlstrasse zur Verkehrsbefreiung der Länggasse klar zu wenig. Die Burgergemeinde verlangt eine Dokumentation über die Situation ab Bahnhofparking bis und mit Bühlstrasse während des Provisoriums "Westpassage" zur Zeit des Umbaus des Bahnhofplatzes. Dazu gehört auch die Prüfung und rechtzeitige Sicherstellung der neuen Auswirkungen auf die Inselkreuzung. l) Anlässe im Burgerspital mit seinen 3 Bereichen Haus der Generationen (Parterre)/ Verwaltung (1. Stock) / Altersheim "Burgerspittel" (2.</p>	<p>Die Bogenschützenstrasse unmittelbar beim neuen Bahnhofzugang Bubenberg und mit vielfältigen Nutzungsansprüchen auf engstem Raum liegt in der Tat sehr exponiert. Der aktuelle Stand des Betriebskonzepts sieht wie richtig erwähnt vor, dass die Zufahrt nur von Osten über den Bahnhofplatz erreichbar ist. Damit wird die Zufahrt faktisch auf die beiden Achsen Neubrücke/Tiefenastrasse und Lorrainebrücke beschränkt. Die Ausfahrt ist neu über die Schanzenstrasse nach Norden vorgesehen, über eine Mischverkehrsfläche. Die formulierten Anliegen werden im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten ZBB geprüft.</p>

<b>Baustein 3a Betriebskonzept</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
		<p>Stock) und Kongress/Konferenzen unter dem Dach bringen ein Aufkommen von Lieferanten/ Künstlerinnen und Künstlern/ Getränkeservice/Caterer etc. mit sich. Auch hier muss sichergestellt sein/ dass deren Zugang mindestens gleichwertig wie heute möglich bleibt. m) Nicht zuletzt befindet sich zwischen Burgerspital und Bahnhof noch eine Kapelle mit regelmässigen Gottesdiensten, Abdankungen und anderen Anlässen. Hier ist zumindest eine minimale Zufahrt sicherzustellen (der Anteil an älteren und gehbehinderten Personen unter den Besuchern ist gross). n) Die Anlage des Burgerspitals erzeugt täglichen Verkehr von Handwerkern, die zum Teil dringende Aufgaben zu erfüllen haben (Elektriker, Maler, Schreiner, Gärtner etc.). Auch hier müssen Zu- und Wegfahrt minimal geklärt und sichergestellt sein. o) Wie werden Fahrten zu und von Baustellen im Bereich des Burgerspitals (um)geleitet? Konkret zu denken ist an den Bauplatz der SBB zwischen Gleisen und Kapelle des Burgerspitals (Entfernung "Zackenbau" und Verglasung der heutigen Betonwand) oder eigene Bauarbeiten der Bürgergemeinde (gedacht wird etwa an Abbruch/Neubau des Gebäudes Bubenbergplatz 4b). p) Wie schon erwähnt, kommt das warme Essen des Altersheims im Burgerspital aus dem Burgerspittel im Viererfeld auch diese Anlieferung muss durchgehend gewährleistet bleiben. Die Bürgergemeinde ersucht die Stadt, für die aufgezeigten Probleme Lösungen zu präsentieren und die offenen Fragen sachlich zu klären. Gerne ist die Bürgergemeinde zu einem Gespräch bereit.</p>	

<b>Baustein 3a Betriebskonzept</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
13	Oberingenieurkreis II Kanton Bern	Das aktuelle Betriebskonzept geht von einer Reduktion des MIV vor dem Bahnhof um 50% aus. Parallel dazu beschäftigt sich eine Arbeitsgruppe mit der Möglichkeit, den Verkehr an dieser Stelle um 100% zu reduzieren. Wir begrüßen die Reduktion um 50%, sind jedoch der Meinung, dass die Auswirkungen der Verlagerung noch nicht genügend bearbeitet wurden. - Gemäss Betriebskonzept erfolgt auf den meisten Strassen trotz Umlagerung eine Abnahme des Verkehrs. Ausnahmen sind Stadtbachstrasse, Bühlstrasse und Mattenhofstrasse. Für diese Strassen sind die Kapazitätsgrenzen klarer auszuweisen. Für den Kanton ist in erster Linie die Umlagerung auf die äusseren Umleitungsrouten relevant. Im Kapitel 7.3. geht es neben der Verlagerung auf die äusseren Umleitungsrouten auch um die übergeordneten veränderten Routenwahleffekte, die die Autobahnanschlüsse BernWankdorf, Bern-Brünnen und z.T. auch Bern-Ostring stärker belasten. Es fehlen jedoch konkretere Aussagen zur Belastung der Autobahnanschlüsse / Knoten selber und zu den Zubringer- Routen. Aus unserer Sicht wäre eine Gesamtschau aller Vorhaben der nächsten 20-40 Jahre nötig.	<p>Die Verkehrsverlagerungen durch die Entlastung im Bereich Bubenberglplatz auf die Umleitungsrouten ergeben im Vergleich ohne/mit ZBBS Verkehrszunahmen. In der Bilanz mit der Prognose, dass der Trend der letzten Jahre zum MIV-Rückgang auf Stadtgebiet fortgesetzt wird, ergeben sich auf den meisten Achsen gegenüber heute Verkehrsreduktionen (Basis Verkehrsbelastungen 2015).</p> <p>Die Auswirkungen gemäss Gesamtverkehrsmodell (GVM) auf die erwähnten Autobahnanschlüsse und Zubringerrouen werden im Rahmen der Überarbeitung des Betriebskonzepts noch konkret ausgewiesen.</p> <p>Bei der laufenden Studie zur weitergehenden Entlastung des Bubenbergl-/ Bahnhofplatzes ("pMIV-100%") ist das OIK II direkt involviert. Die Verkehrswirkungen, der entsprechende Handlungsbedarf und Handlungsmöglichkeiten werden in diesem Rahmen diskutiert.</p> <p>Die längerfristige Gesamtschau ist nicht unmittelbar Bestandteil des Betriebskonzepts ZBB. Hingegen ist die Verkehrsentwicklung auf einen Zeitraum bis 2040 Bestandteil der erwähnten Studie "pMIV-100%" und generell auch der Fortschreibung des GVM.</p>
13	Oberingenieurkreis II Kanton Bern	Die kantonale Fachstelle Langsamverkehr begrüsst die Vielzahl an geplanten Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr rund um den Hauptbahnhof. Da die Verkehrsmassnahmen allesamt auf Gemeindestrassen geplant sind, verzichtet die kantonale Fachstelle Langsamverkehr darauf, im Detail zu den Massnahmen Stellung zu nehmen. Wir gehen davon aus, dass die Fachpersonen für Langsamverkehr bei der städtischen Verkehrsplanung das Projekt eng begleitet haben. Gerne stellt sich die Fachstelle für fachliche Fragen zum Velound Fussverkehr zur Verfügung.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.

<b>Baustein 3a Betriebskonzept</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
13	Oberingenieurkreis II Kanton Bern	Die Annahme der Verkehrsverlagerungen auf die drei Achsen ist nachvollziehbar. Ob und in welchem Mass sich der Verkehr auf die äussere Umleitungsrouten der Autobahn verlagern wird, ist aus unserer Sicht noch offen. Eine Verlagerung auf die Bremgartenstrasse ist möglich, hingegen ist die Strecke nicht so attraktiv, da verschiedene Widerstände vorhanden sind.	Das Thema wird im Rahmen der weiteren Bearbeitung noch vertieft und mit dem Kanton koordiniert.
16	SBB Infrastruktur	Die Verkehrsmassnahmen sind im Bereich Bollwerk 2-12 mit SBB Immobilien hinsichtlich des geplanten Neubaus Bollwerk 2-8 eng abzustimmen.	Die Abstimmung der Projektierung erfolgt in den jeweiligen Projektgremien, in welchen die SBB teilnimmt.
19	QLE	Die Dosiereinrichtung an der Bühlstrasse begrüßen wir sehr. Die Massnahme erachten wir als zielführend. Nach Ansicht der QLE sollte sie unbedingt von Beginn weg implementiert werden.	Die flankierenden Massnahmen sind als Option vorgesehen. Eine Umsetzung ist erst geplant, wenn es zu Mehrverkehr im Quartier kommen sollte.
19	QLE	Die temporären Sperrungen auf der Schanzenbrücke müssen grossräumig angekündigt werden. Als Vorbild sehen wir das Parkleitsystem der Stadt Bern.	Die Wegweisung wird im Rahmen der weiteren Bearbeitung betrachtet.
19	QLE	Die Stadtbachstrasse wird leider weiter belastet werden. Aus diesem Grund soll auf der Stadtbachstrasse Tempo 30 zum Schutz der Anwohner und Schulkinder angebracht werden. Die vorhandenen Querungshilfen für Fussgänger sollen bestehen bleiben.	Das Einführen von Tempo 30 auf der Stadtbachstrasse ist vorgesehen. Aufgrund der generellen Verkehrsreduktion in der Stadt Bern wird auch mit der Umsetzung des Projekts ZBB der prognostizierte Verkehr auf der Stadtbachstrasse (heute 7'850 DWV) auf ca. 6'000 DWV zurückgehen.
19	QLE	Problematisch erachten wir die geplanten Massnahmen beim Bremgartenkreisel. Die QLE will, dass der Bremgartenkreisel am Ende der Länggassstrasse bestehen bleibt. Die vorgeschlagene massive Vergrößerung der Verkehrsanlage wirkt sich trennend auf den Zugang zum Naherholungsgebiet Bremgartenwald aus. Eine Aufwertung der Transitachse auf der Bremgartenstrasse ist zudem für unseren Stadtteil unerwünscht. Stattdessen soll eine Dosierung für die Nordeinfahrt in die Länggassstrasse bereits im Raum Forsthaus und Neufeld eingerichtet werden. Die Anlagen sind	Zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens in der Länggasse sind umfangreiche Verkehrserhebungen vorgesehen. Diese werden zeitnah umgesetzt. Anhand dieser Erkenntnisse werden die flankierenden Massnahmen nochmals überarbeitet und die Dosierungsmassnahmen nochmals geprüft. Dabei wird auch das Verkehrsregime Länggasse gemäss Vorschlag QLe geprüft.

<b>Baustein 3a Betriebskonzept</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
		grösstenteils vorhanden und müssen fast nur über die Steuerung angepasst werden. Bei stockendem Verkehr auf der Autobahn vom Forsthaus Richtung Wankdorf wird diese Achse bereits heute immer wieder zusätzlich stark belastet. Bei der sich nun bietenden Gelegenheit einer gesamtlichen Anpassung des Verkehrsregimes soll auch gleich dieser Ausweichverkehr unterbunden werden. Die Dosierung trägt in den Spitzenzeiten so auch zu pünktlicheren Verbindungen der Postautoverbindungen von oder nach Säriswil und Kirchlindach bei.	
19	QLE	Nebenbei sei angemerkt, dass die Bremgartenstrasse im Abschnitt Länggasstrasse-Neufeld bis in die frühen 1970er Jahre während der Nacht für den MIV gesperrt gewesen war. Dies ausschliesslich um den Patienten im Lindenhofspital die Nachtruhe zu gewährleisten.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
19	QLE	Die sanften Schilder beim Bierhübeli sowie die harten Poller an der Mittelstrasse verdrängen den Verkehr in die Berchtoldstrasse oder in die Bereiche Neufeldstrasse und Simonstrasse. Dies erachten wir für die Betroffenen in diesen ganz kleinen Strassen als unzumutbar (aus diesem Grund hat die QLE Alternativmassnahmen entwickelt, die im nachfolgenden Kapitel dargestellt werden).	Die Problematik ist erkannt. Im Rahmen von zusätzlichen Verkehrserhebungen im Raum Länggasse werden die flankierenden Massnahmen nochmals vertieft geprüft. Dabei wird auch das Verkehrsregime Länggasse gemäss Vorschlag QLe geprüft.
19	QLE	Auch am anderen Ende der Länggasse, an der Depotstrasse wo jetzt eine neue Schule gebaut wird, muss ebenfalls mit zusätzlichem Verkehrsaufkommen gerechnet werden. Dies auch weil die Dosieranlage Bühlstrasse sowie die Inselkreuzung, welche den Mehrverkehr aus der Stadtbachstrasse aufnehmen müssen, künftig gemieden werden. Die erfolgreiche Verkehrsberuhigung des Muesmattquartiers darf nicht durch die ZBB Mass-	Zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens in der Länggasse sind umfangreiche Verkehrserhebungen vorgesehen. Diese werden zeitnah umgesetzt. Anhand dieser Erkenntnisse werden die flankierenden Massnahmen nochmals überarbeitet und zusätzliche Dosierungsmassnahmen geprüft. Dabei wird auch das Verkehrsregime Länggasse gemäss Vorschlag QLe geprüft.



<b>Baustein 3a Betriebskonzept</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
		nahmen gefährdet werden, deshalb muss die Ausweichroute Waldheimstrasse/ Depotstrasse zusätzlich unterbunden werden. Dies insbesondere im Interesse der Schul- und Schulwegsicherheit im Perimeter Schulhaus Depotstrasse.	
19	QLE	Neuer Lösungsansatz, Vorschlag QLE: Der Bereich Brückfeld ist permanent vom Neufeld und durch die Engestrasse erschlossen. Dies hat zur Folge, dass der variable Poller an der Neubrücke aufgehoben wird und um den Auflagen der Tunnelerstellung gerecht zu werden der Zugang vom Bierhübeli zum Henkerbrünnli in beide Richtungen geschlossen wird. Um den dadurch drohenden Umfahrvverkehr des Autobahnviadukts via Rossfeldstrasse-Engestrasse-Neubrücke zu unterbinden und das Quartier Rossfeld von diesem Umfahrvverkehr zu schützen, bedarf es z.B. von der Tiefenau bis zum Lederstutz ein Fahrverbot mit Zubringerdienst.	Zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens in der Länggasse sind umfangreiche Verkehrserhebungen vorgesehen. Diese werden zeitnah umgesetzt. Anhand dieser Erkenntnisse werden die flankierenden Massnahmen nochmals überarbeitet und zusätzliche Dosierungsmassnahmen geprüft. Dabei wird auch das Verkehrsregime Länggasse gemäss Vorschlag QLe geprüft.
19	QLE	Neuer Lösungsansatz, Vorschlag QLE: Der Bereich Mittlere Länggasse hat die Zugänge ab Bremgartenstrasse, Stadtbachstrasse und Schanzenstrasse. Durch die temporäre Sperre der Schanzenstrasse wird der Durchgangsvverkehr bereits stark reduziert. Eine Dosierung aus der Bahnhofsdurchfahrt Richtung Länggasse würde die Beruhigung zusätzlich unterstützen.	Zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens in der Länggasse sind umfangreiche Verkehrserhebungen vorgesehen. Diese werden zeitnah umgesetzt. Anhand dieser Erkenntnisse werden die flankierenden Massnahmen nochmals überarbeitet und zusätzliche Dosierungsmassnahmen geprüft. Dabei wird auch das Verkehrsregime Länggasse gemäss Vorschlag QLe geprüft.
19	QLE	Neuer Lösungsansatz, Vorschlag QLE: Der Bereich Muesmatt ist durch die Brücken der Fabrik- und der Bühelstrasse erschlossen. Der Durchgangsvverkehr von und Richtung Stadtbachstrasse über die Route Waldheim- Depotstrasse muss zusätzlich unterbunden werden.	Die flankierenden Massnahmen werden im Rahmen der weiteren Bearbeitung nochmals geprüft. Hierbei wird auch der Vorschlag der QLe geprüft. Hierzu sind umfangreiche Erhebungen in der Länggasse vorgesehen. Diese

<b>Baustein 3a Betriebskonzept</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
			sollen auch aufzeigen, welche Achsen heute von Durchgangsverkehr betroffen sind.
20	Quartiermitwirkung Stadtteil 3 - QM3	Für Velofahrende ist es weiterhin problematisch von Nord nach Süd zu gelangen und umgekehrt. Es sollte geprüft werden, ob der MIV zukünftig ganz vom Bubenbergplatz genommen werden kann.	Mit dem Auftrag des Stadtrats, eine Situation Bubenbergplatz ohne pMIV zu prüfen, wird dem Anliegen nachgekommen. Es muss darauf hingewiesen werden, dass aber weiterhin der öffentliche Verkehr, ein Teil des Wirtschaftsverkehrs und der Veloverkehr über den Bubenbergplatz fahren werden.
20	Quartiermitwirkung Stadtteil 3 - QM3	Antrag Verein Chinderchübu, M. Gunsch: Antwort 1. Die Postautostation bei der Welle7 sollte nach oben verschoben werden (heutige Taxizone). Der Antrag wurde von der Delegiertenversammlung vom 18. März 2019 mit 0 4-Stimmen, 10 1-Stimmen und 1 Nichtteilnahme abgelehnt."	Eine Verschiebung der Haltekante auf die Schanzenbrücke ist aus Gründen der benötigten Breiten für die Fussgänger (Platzbedarf für wartende und durchgehende Personen; Personenhydraulik) sowie der zusätzlichen Auflast durch den zwingend aufgrund des BehiG umzusetzenden niveaugleichen Einstieg nicht umsetzbar. Im Weiteren würde eine solche Haltestelle rückläufig zu den Hauptwunschlينien der Bahnbenutzenden liegen (Ausgang Welle und Welle 7).
20	Quartiermitwirkung Stadtteil 3 - QM3	Antrag Quartierverein Holligen-Fischermätteli, U. Emch: Im ZBB muss klar definiert gezeigt werden, wo der umgeleitete Verkehr durchfliessen wird. Es ist sicherzustellen, dass der Umfahungsverkehr das gesamte Verkehrsaufkommen und seine Immissionen nicht vergrössert. Die Erschliessung der Altstadt muss gewährleistet sein. Der Antrag wurde von der Delegiertenversammlung vom 18. März 2019 mit 4 4-Stimmen, 6 1-Stimmen und 1 Enthaltung abgelehnt.	Das Betriebskonzept zeigt auf, dass das Verkehrssystem auch mit den Verkehrsmassnahmen ZBBS funktionieren wird. Die Erschliessung der Altstadt ist auch mit den ZBB-Massnahmen gewährleistet.
20	Quartiermitwirkung Stadtteil 3 - QM3	Quartierschutz Länggasse: Auch für das Mattenhofquartier sollten parallel dazu ähnliche Massnahmen geplant werden.	Ein "Ausweichen" in das Mattenhof-Quartier ist wenig wahrscheinlich, da über diesen Raum keine Fahrten Richtung Henkerbrünli/Schützenmatte/Lorrainebrücke möglich sind. Die Achsen Effingerstrasse und Schwarztorstrasse sind Bestandteil des Verkehrskonzepts.

<b>Baustein 3a Betriebskonzept</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
20	Quartiermitwirkung Stadtteil 3 - QM3	Antrag GFL, A. Indermühle: Mit den vorgesehenen Verkehrsmassnahmen befürchten wir noch mehr Schleichverkehr auf der Achse Inselplatz - Freiburgstrasse - Brunnmattstrasse. Wir fordern eine Sperrung der Brunnmattstrasse für den MIV zwischen Freiburgstrasse und Choisystrasse. Der Antrag wurde von der Delegiertenversammlung vom 18. März 2019 mit 2 4-Stimmen, 4 1-Stimmen und 5 Enthaltungen abgelehnt.	Das Gesamtverkehrsmodell zeigt keine Verkehrsverlagerungen auf der erwähnten Achse. Eine Sperrung der Brunnmattstrasse zwischen der Freiburgstrasse und Choisystrasse ist deshalb nicht geplant.
20	Quartiermitwirkung Stadtteil 3 - QM3	Antrag Quartierverein Holligen-Fischermätteli, U. Emch: Der Bahnhof kann grossräumig umfahren werden. Dazu ist die frühzeitige Information an den Zufahrtsachsen inkl. Autobahn zu verbessern. Der Antrag wurde von der Delegiertenversammlung vom 18. März 2019 mit 6 4-Stimmen, 0 1-Stimmen und 5 Enthaltungen angenommen.	Die Wegweisung wird im Rahmen der weiteren Bearbeitung betrachtet.
20	Quartiermitwirkung Stadtteil 3 - QM3	Es stellt sich grundsätzlich die Frage, wie der Gesamtverkehr auf das gesamte Stadtgebiet verteilt und geregelt werden soll.	Die Verkehrsverlagerungen infolge der notwendigen Reduktion des Verkehrs im Bereich Bubenbergrplatz wurden detailliert untersucht und prognostiziert. Dazu verfügt die Stadt Bern zusammen mit dem Kanton über umfassende Verkehrsdaten und Prognosetools. Die erforderlichen Massnahmen wurden im Betriebskonzept ZBB integral geplant. Dabei wurden alle Verkehrsteilnehmenden und insbesondere auch die Anliegen des Quartierschutzes berücksichtigt.
21	ACS Sektion Bern	Der ACS Sektion Bern bezweifelt, dass mit der Konzentration des Verkehrs über die Stadtbachstrasse kein Verkehrschaos entstehen wird resp. die Staugefahr im "Insel"gebiet ist voraussehbar. Bereits heute gibt es in Stosszeiten längere Wartezeiten. Längeres Stauverhalten und eine erschwerte Verkehrssituation aller Beteiligten ist die Folge. Die Gesamtschau zum Verkehr (ÖV, MIV, Langsamverkehr) im Stadtgebiet lässt diese enge Sicht auf die Situation rund um den Bahnhof vermissen.	Das Betriebskonzept zeigt auf, dass im Betrachtungsperimeter, also inklusive "Inselkreuzung", sowohl der Motorfahrzeugverkehr wie auch der ÖV, der Veloverkehr und der Fussverkehr abgewickelt werden können. Wartezeiten können wie heute nicht ausgeschlossen werden.

<b>Baustein 3a Betriebskonzept</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
21	ACS Sektion Bern	Der Zugang zum Parking wie auch die Wegfahrt vom Parking Bahnhof ist zu wenig durchdacht. Resultieren wird eine Zunahme des Suchverkehrs, ein Ausweichen in und durch die Quartiere und allgemein ein Mehrverkehr in und rund um Bern. Ökologisch wie auch verkehrstechnisch macht das keinen Sinn.	Die Zu- und Wegfahrt zum Bahnhof-Parking (mit Ausnahme der Zufahrt Laupenstrasse - Schanzenbrücke) erfolgt gleich wie heute, teilweise auf anderen Routen. Diese neue Verkehrsführung ist erforderlich, um einen geregelten Betrieb des Knotens sicherstellen zu können. Die Wegweisung wird entsprechend angepasst werden.
21	ACS Sektion Bern	Es wird eine Halbierung des MIV resp. ein fast autofreier Bahnhofplatz zu Stausituationen in anderen Gebieten, insbesondere im Bereich der Insel führen (ist bereits heute ein grosses Problem) und auch vermehrt zu Schleich- und Mehrverkehr in anliegenden Bereich der Insel führen (ist bereits heute ein grosses Problem) und auch vermehrt zu Schleich- und Mehrverkehr in anliegenden Quartieren. Die Massnahmen sind nicht geeignet, eine flüssige Verkehrsführung zu gewährleisten. Die Stadtbachstrasse ist zu eng, um den umgeleiteten Verkehr aufzunehmen. Ebenso die Transitstrasse durch das Bahnhofparking wird ohne zusätzliche Massnahmen nicht möglich sein.	Das Betriebskonzept zeigt auf, dass im Betrachtungsperimeter, also inklusive "Inselkreuzung", sowohl der Motorfahrzeugverkehr wie auch der ÖV, der Veloverkehr und der Fussgängerverkehr abgewickelt werden können. Wartezeiten können wie heute nicht ausgeschlossen werden. Die Stadtbachstrasse als Teil der Verlagerungsrouten wird gemäss Prognose gegenüber heute entlastet (heute ca. 7'850 Fahrten pro Werktag, mit ZBB ca. 6'000 Fahrten pro Werktag). Der Verlagerungsverkehr überlagert sich mit einer generellen Tendenz der MIV-Abnahme, welche auch der Zielsetzung des STEK entspricht. In der Bilanz resultiert also eine leichte Verkehrsabnahme.
21	ACS Sektion Bern	Flankierende Massnahmen Länggassquartier: Mit den geplanten flankierenden Massnahmen werden mit grosser Wahrscheinlichkeit die anderen Quartiere (Mattenhof, Monbijou) mehr belastet.	Ein "Ausweichen" in die Quartiere Mattenhof/Monbijou ist wenig wahrscheinlich, da über diesen Raum keine Fahrten Richtung Henkerbrünli/Schützenmatte/Lorrainebrücke möglich sind. Die Achsen Effingerstrasse und Schwarztorstrasse sind Bestandteil des Verkehrskonzepts.
23	BRB Behindertenkonferenz Stadt und Region Bern	Die Massnahmen beziehen sich auf Fuss- und Veloverkehr sowie MIV. Ein inklusiver Einschluss Mobilitätbehinderter fehlt.	Die Anforderungen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen wurden stufengerecht mitberücksichtigt. Beispielsweise sind sämtliche Lichtsignalanlagesteuerungen für Langsamgehende konzipiert. Eine weitere Konkretisierung der Massnahmen erfolgt im Rahmen des Bauprojekts.

Baustein 3a Betriebskonzept			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
24	Bund Schweizer Architekten	Die Verkehrsfrage ist freilich nur im grösseren Zusammenhang zu beurteilen, dazu gehören die Hodlerstrasse und auch die Viererfeldbrücke, diese hat auf die Massnahmen am Bahnhof klar eine Auswirkung. Diese Tangentialverbindung ist für Bern nötig und bringt eine Entlastung am Knoten Bahnhof/ Bubenbergplatz. Das muss jetzt wahrgenommen werden, bevor man Millionen in halbe Lösungen investiert, die man dann schon bald wieder verändert. Zentrale Stadträume leben ganz wesentlich davon, dass sie ein Alter bekommen können, ohne dass alles dauernd ändert. Die Beständigkeit bringt (wie bei einem guten Wein oder einer alten Eiche) Komplexität und Vielfalt, welche bereichernde Stadträume benötigen. Nur so kann man sich an den Ankunftsort einer Stadt erinnern und trotzdem feststellen können, dass es feine Veränderungen gibt. Das ist, was Stadt als lebenswerten Raum ausmachen kann. Fazit: klare Entscheidungen für keine Autos (MIV) an diesem zentralen Ort.	Das Projekt ZBB sieht keinen autofreien Bahnhofplatz vor. Mit dem Projekt wird der Stadtratsbeschluss Nr. 2016-253 vom 28. April 2016 umgesetzt. Die Prüfung eines autofreien Bahnhofplatzes (SRB Nr. 2018-189 vom 26. April 2018) wird in einem separaten Projekt behandelt und ist nicht Bestandteil des Projektes ZBBS.
25	Die Berner Arbeitgeber	Im zur Mitwirkung aufliegenden Konzept wird versucht, verschiedene politische und fachliche Ziele und Vorgaben umzusetzen. Unter anderem soll bis 2025 eine Halbierung der PW-Fahrten auf dem Bubenbergplatz erfolgen, um die Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems im Umfeld des Bahnhofs sicherzustellen. Hinzu kommen weitreichende Verkehrsmassnahmen, wie beispielsweise Abbiegeverbote und Einbahnstrassen. Das Konzept ist nicht ausgereift, wie nachfolgend dargestellt wird. Wir vermissen eine verkehrstechnische und verkehrspolitische Gesamtschau. Das Verkehrsaufkommen wird gesamthaft nicht abnehmen. Die aufgelegten Massnahmen werden dazu führen, dass der Verkehr in andere Quartiere oder auf die Autobahn verlagert wird, wobei diese Auswirkungen ungenügend thematisiert werden. [...] Es fällt auf, dass dem Langsamverkehr ein starkes Gewicht beigemessen und der MIV unverhältnismässig stark eingeschränkt	In den vergangenen Jahren hat das Verkehrsaufkommen MIV sowohl gesamtstädtisch wie auch auf dem Bahnhofplatz abgenommen. Daher kann davon ausgegangen werden, dass auch in den kommenden Jahren das prognostizierte Verkehrswachstum in den Bereichen ÖV und Velo erfolgen wird. Für den MIV bestehen verschiedene Routen für den West-Ostverkehr wie die Achse Stadtbachstrasse - kleine Westtangente oder der Autobahnring. Die vorgesehenen Einschränkungen der Abbiegebeziehungen ist erforderlich, um die betrieblich erforderliche Reduktion der Belastung der "Bubenbergkreuzung" zu erreichen. Die Reduktion der Kapazität der innerstädtischen Verbindungsachse für den MIV zwischen Hirschengraben und Bollwerk entspricht einer betrieblichen Notwendigkeit und zusätzlich einem Auftrag des Stadtrats.

<b>Baustein 3a Betriebskonzept</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
		<p>wird. Die Bedürfnisse und Anliegen von Wirtschaft, Anwohnern und Hauseigentümer werden gänzlich ausser Acht gelassen. Der Konzeptbericht geht davon aus, dass das Verkehrsaufkommen im Bahnhofperimeter in Zukunft sinken wird und die vorgeschlagenen Massnahmen eine zusätzliche Verringerung bewirken können. Dem Konzeptbericht fehlt es jedoch an der nötigen Gesamtübersicht. Zwar hat der Verkehr im Bahnhofperimeter in den letzten Jahren abgenommen.</p> <p>Von einer weitergehenden künftigen Verkehrsabnahme kann jedoch nicht ausgegangen werden. Vielmehr ist sicher zu stellen, dass für das bestehende Verkehrsaufkommen ausreichend Kapazitäten vorliegen: Würden nämlich die vorgeschlagenen Massnahmen eingeführt, hätte dies nicht von heute auf morgen eine Verkehrsabnahme zur Folge, sondern würde lediglich zu einer Mehrbelastung des anderweitigen Strassennetzes führen.</p>	
25	Die Berner Arbeitgeber	<p>Zu begrüssen ist grundsätzlich die im Konzeptbericht festgehaltene Gewährleistung der Erreichbarkeit der erforderlichen Anlieferstellen innerhalb des Bahnhofperimeters für den Wirtschaftsverkehr. Die Wirtschaft ist auf eine gute Verkehrserschliessung angewiesen, weshalb die Zu- und Durchfahrt des Bahnhofperimeters sichergestellt werden muss. Jedoch fehlt auch an dieser Stelle der Blick auf das grosse Ganze: Wie der Zugang des Wirtschaftsverkehrs zum Bahnhofperimeter sichergestellt werden soll, wird im Konzeptbericht nicht dargelegt.</p>	<p>Das Thema "Wirtschaftsverkehr" wird im Rahmen der Bearbeitung des Bauprojekts vertieft betrachtet. Aktuell werden zusätzliche Verkehrserhebungen im Raum Bahnhofplatz / Bubenbergrplatz gemacht, damit vertiefte Analysen durchgeführt werden können. Dieses Thema wird im Rahmen der Gesamtbetrachtung Verkehr im Betriebskonzept aufgenommen.</p>

Baustein 3a Betriebskonzept			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
25	Die Berner Arbeitgeber	<p>Im Konzeptbericht werden insbesondere folgende Umleitungsrouten hervorgehoben. Zunächst soll die Änderung der Hauptfahrbeziehung Stadtbachstrasse - kleine Westtangente vorgenommen werden, dann wird sich der Verkehr primär auf die kleine Westtangente verlagern. Diese soll für den Schwerverkehr jedoch gesperrt werden. Dem Schwerverkehr bleiben folglich nur die Umleitungsrouten über die Bremgartenstrasse oder die Autobahn. Eine erzwungene Mehrbelastung der Autobahn und die bedeutend längeren Fahrwege stehen im Widerspruch zu einer nachhaltigen, umweltbewussten und vernünftigen Verkehrsplanung. Zur Veranschaulichung der Problematik dient beispielsweise die Strecke vom Metro Parking zum Bahnhof/Hotel Schweizerhof: Diese ist neu nur noch über Umleitungsstrecken zu befahren. Heute werden für diese Strecke ca. fünf Minuten benötigt. Von der Hodlerstrasse via Schützenmattstrasse - Neubrücke - Bollwerk kann direkt zum Bahnhof gelangt werden. Ein Linksabbiegeverbot von der Schützenmattstrasse in die Neubrücke, hat die dreifache Fahrdauer zur Folge. Es muss von der Hodlerstrasse via kleine Westtangente - Stadtbachstrasse - Bühlstrasse - Laupenstrasse gefahren werden, um zum Bahnhof/Hotel Schweizerhof zu gelangen. Handelt es sich beim betroffenen Verkehrsteilnehmer um einen LKW-Fahrer, muss dieser sogar den Umweg via Bremgartenstrasse oder Autobahn in Kauf nehmen. Eine solche Umleitung kann nicht Sinn und Zweck der Verkehrsmassnahmen sein, da sie insgesamt nicht zu weniger, sondern zu mehr Verkehr führt. Dies ist auch aus Gründen des Umweltschutzes zu verhindern. Kommt hinzu, dass sämtliche Umleitungsrouten bereits heute stark frequentiert und ausgelastet sind. Es findet also lediglich eine Verlagerung des Verkehrs statt, wodurch der Verkehr in die Quartiere gedrängt wird und neue Probleme geschaffen werden.</p>	<p>Die kleine Westtangente ist aufgrund der reduzierten Höhe für Lastwagen bereits heute gesperrt, dies stellt eine Randbedingung für die Planung ZBB dar. Die im Bereich Bubenbergplatz / Schanzenstrasse und Henkerbrünli aufgrund der neuen Verkehrsanforderungen notwendigen Einschränkungen für den MIV führen zu Routenverschiebungen. Wie eine vertiefte Prüfung der Umwegfahrten ergab, sind die Mehrwege für den grössten Teil der Quelle-Ziel-Beziehungen sehr gering. Die Leistungsfähigkeit wird auf allen Routen durch Massnahmen des Verkehrsmanagements sichergestellt.</p>

<b>Baustein 3a Betriebskonzept</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
25	Die Berner Arbeitgeber	Es ist sicherlich begrüßenswert, dass im Längassquartier der quartierinterne Verkehr und die Quartierserschliessung erhalten bleiben sollen. Die Tatsache alleine, dass flankierenden Massnahmen in der Längasse überhaupt notwendig werden, zeigt jedoch sehr deutlich, dass die Massnahmen im Bahnhofsperimeter nicht zielführend sind.	Die Verkehrsprognosen zeigen, dass im Jahr 2025 das Verkehrsaufkommen in der Längasse auch mit ZBB tiefer ist als heute. Die flankierenden Massnahmen in der Längasse sind deshalb als Rückfallmassnahmen vorgesehen. Diese werden erst umgesetzt, falls die erwarteten Prognosen nicht eintreffen. Eine vorzeitige Umsetzung der flankierenden Massnahmen ist nicht geplant und notwendig.
27	Handels- und Industrieverein des Kantons Bern - Sektion Bern (HIV)	Im Konzeptbericht werden insbesondere folgende Umleitungsrouten hervorgehoben. Zunächst soll die Änderung der Hauptfahrbeziehung Stadtbachstrasse - kleine Westtangente vorgenommen werden, dann wird sich der Verkehr primär auf die kleine Westtangente verlagern. Diese soll für den Schwerverkehr jedoch gesperrt werden. Dem Schwerverkehr bleiben folglich nur die Umleitungsrouten über die Bremgartenstrasse oder die Autobahn. Eine erzwungene Mehrbelastung der Autobahn und die bedeutend längeren Fahrwege stehen im Widerspruch zu einer nachhaltigen, umweltbewussten und vernünftigen Verkehrsplanung. Zur Veranschaulichung der Problematik dient beispielsweise die Strecke vom Metro Parking zum Bahnhof/ Hotel Schweizerhof: Diese ist neu nur noch über Umleitungsstrecken zu befahren. Heute werden für diese Strecke ca. fünf Minuten benötigt. Von der Hodlerstrasse via Schützenmattstrasse - Neubrücke - Bollwerk kann direkt zum Bahnhof gelangt werden. Ein Linksabbiegeverbot von der Schützenmattstrasse in die Neubrücke, hat die dreifache Fahrdauer zur Folge. Es muss von der Hodlerstrasse via kleine Westtangente - Stadtbachstrasse - Bühistrasse - Laupenstrasse gefahren werden, um zum Bahnhof/Hotel Schweizerhof zu gelangen. Handelt es sich beim betroffenen Verkehrsteilnehmer um einen LKW-Fahrer, muss dieser sogar den Umweg via Bremgartenstrasse oder Autobahn in Kauf nehmen.	Die kleine Westtangente darf bereits heute nicht mit schweren Fahrzeugen befahren werden. Dabei handelt es sich um eine bautechnisch bedingte Beschränkung (Tragfähigkeit). Ob die Beziehung Schanzenstrasse - Neubrücke ("Linksabbiegen" beim Henkerbrünli) ermöglicht werden kann, wird in der kommenden Projektphase überprüft werden.



Baustein 3a Betriebskonzept			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		<p>Eine solche Umleitung kann nicht Sinn und Zweck der Verkehrsmassnahmen sein, da sie insgesamt nicht zu weniger, sondern zu mehr Verkehr führt. Dies ist auch aus Gründen des Umweltschutzes zu verhindern.</p> <p>Kommt hinzu, dass sämtliche Umleitungsrouten bereits heute stark frequentiert und ausgelastet sind. Es findet also lediglich eine Verlagerung des Verkehrs statt, wodurch der Verkehr in die Quartiere gedrängt wird und neue Probleme geschaffen werden.</p>	
27	Handels- und Industrieverein des Kantons Bern - Sektion Bern (HIV)	<p>Im zur Mitwirkung aufliegenden Konzept wird versucht, verschiedene politische und fachliche Ziele und Vorgaben umzusetzen. Unter anderem soll bis 2025 eine Halbierung der PW-Fahrten auf dem Bubenbergplatz erfolgen, um die Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems im Umfeld des Bahnhofs sicherzustellen. Hinzu kommen weitreichende Verkehrsmassnahmen, wie beispielsweise Abbiegeverbote und Einbahnstrassen. Das Konzept ist nicht ausgereift, wie nachfolgend dargestellt wird. Wir vermissen eine verkehrstechnische und <u>verkehrspolitische Gesamtschau</u>. Das Verkehrsaufkommen wird gesamthaft nicht abnehmen. Die aufgelegten Massnahmen werden dazu führen, dass der Verkehr in andere Quartiere oder auf die Autobahn verlagert wird, wobei diese Auswirkungen ungenügend thematisiert werden. [...] Es fällt auf, dass dem Langsamverkehr ein starkes Gewicht beigemessen und der MIV unverhältnismässig stark eingeschränkt wird. Die Bedürfnisse und Anliegen von Wirtschaft, Anwohnern und Hauseigentümer werden gänzlich ausser Acht gelassen. Der Konzeptbericht geht davon aus, dass das Verkehrsaufkommen im Bahnhofperimeter in Zukunft sinken wird und die vorgeschlagenen Massnahmen eine zusätzliche Verringerung bewirken können. Dem Konzeptbericht fehlt es jedoch an der nötigen Gesamtübersicht. Zwar hat der Verkehr im Bahnhofperimeter in den letzten Jahren abgenommen. Von einerweitergehenden künftige Verkehrsabnahme kann jedoch nicht ausgegangen werden. Vielmehr ist</p>	<p>In den vergangenen Jahren hat das Verkehrsaufkommen MIV sowohl gesamtstädtisch wie auch auf dem Bahnhofplatz abgenommen. Daher kann davon ausgegangen werden, dass auch in den kommenden Jahren das prognostizierte Verkehrswachstum in den Bereichen ÖV und Velo erfolgen wird. Für den MIV bestehen verschiedene Routen für den West-Ostverkehr wie die Achse Stadtbachstrasse - kleine Westtangente oder der Autobahnring. Die vorgesehenen Einschränkungen der Abbiegebeziehungen sind erforderlich, um die betrieblich erforderliche Reduktion der Belastung der "Bubenbergkreuzung" zu erreichen. Die Reduktion der Kapazität der innerstädtischen Verbindungsachse für den MIV zwischen Hirschengraben und Bollwerk entspricht einer betrieblichen Notwendigkeit und zusätzlich einem Auftrag des Stadtrats.</p>

<b>Baustein 3a Betriebskonzept</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
		sicher zu stellen, dass für das bestehende Verkehrsaufkommen ausreichend Kapazitäten vorliegen: Würden nämlich die vorgeschlagenen Massnahmen eingeführt, hätte dies nicht von heute auf morgen eine Verkehrsabnahme zur Folge, sondern würde lediglich zu einer Mehrbelastung des anderweitigen Strassennetzes führen. [...] Dem Projekt Verkehrsmassnahmen ZBB fehlt die nötige Gesamtbetrachtung. In den geplanten Verkehrsmassnahmen ZBB soll das Platzproblem auf den Strassen angeblich gelöst werden, indem der MIV von den Strassen möglichst verdrängt wird, ohne klare Alternativen aufzuzeigen. Wir sind überzeugt, dass Lösungen gefunden werden können, mit denen auch in Zukunft dem gesamten Aspekt des Verkehrsaufkommens ("Modal Split") Beachtung geschenkt wird. Wir sind deshalb der Meinung, dass Lösungen zu prüfen sind, bei denen weitgehend auf Abbiegeverbote und neue Einbahnstrassen verzichtet wird und bei denen die Kapazität der innerstädtischen Verbindungsachse für den MIV zwischen Hirschengraben und Bollwerk erhalten bleibt.	
27	Handels- und Industrieverein des Kantons Bern - Sektion Bern (HIV)	Es ist sicherlich begrüssenswert, dass im Längassquartier der quartierinterne Verkehr und die Quartierserschliessung erhalten bleiben sollen. Die Tatsache alleine, dass flankierenden Massnahmen in der Längasse überhaupt notwendig werden, zeigt jedoch sehr deutlich, dass die Massnahmen im Bahnhofspereimeter nicht zielführend sind.	Das Betriebskonzept zeigt auf, wie die sehr knappe Verkehrsfläche optimal genutzt werden kann, indem die Verkehrsmittel entsprechend ihrer Flächenffizienz priorisiert werden. Um die erwartete Zunahme im ÖV, insbesondere auch die Zunahme der Ein- und Aussteiger im Bereich Bubenbergrplatz/Hirschgraben, ohne Störung des Gesamtverkehrs bewältigen zu können, ist eine Reduktion des Motorfahrzeugverkehrs auf dem Bubenbergrplatz zwingend erforderlich. Massnahmen wie die neue Personenunterführung dienen dazu, die Kapazität in diesem Raum zu erhöhen und damit allen Verkehrsarten mehr Platz/Zeit zu verschaffen.

<b>Baustein 3a Betriebskonzept</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
27	Handels- und Industrieverein des Kantons Bern - Sektion Bern (HIV)	Zu begrüssen ist grundsätzlich die im Konzeptbericht festgehaltene Gewährleistung der Erreichbarkeit der erforderlichen Anlieferstellen innerhalb des Bahnhofperimeters für den Wirtschaftsverkehr. Die Wirtschaft ist auf eine gute Verkehrserschliessung angewiesen, weshalb die Zu- und Durchfahrt des Bahnhofperimeters sichergestellt werden muss. Jedoch fehlt auch an dieser Stelle der Blick auf das grosse Ganze: Wie der Zugang des Wirtschaftsverkehrs zum Bahnhofperimeter sichergestellt werden soll, wird im Konzeptbericht nicht dargelegt.	Die Erreichbarkeit des Bahnhofperimeters ist aus allen Richtungen gewährleistet, wenn auch teilweise über angepasste Routen. Im Detail wird die Erreichbarkeit in der nächsten Bearbeitungsphase gemäss den Rückmeldungen in der Mitwirkung überprüft.
28	Hausverein Schweiz	Auch zwischen Bahnhofplatz und Bollwerk soll die Anzahl Spuren auf das absolute Minimum reduziert werden. Insbesondere für den Fussverkehr ist die Situation heute unbefriedigend und könnte durch breitere Trottoirs deutlich verbessert werden.	Der Abschnitt Bahnhofplatz - Bollwerk ist nicht Bestandteil des Projekts ZBBS, sondern wird in einer eigenständigen Planung entwickelt. Dabei wird der gesamte Strassenquerschnitt optimiert. Insbesondere soll die Fläche für FussgängerInnen und Velofahrende erweitert werden.
29	HEV Bern und Umgebung	Im Konzeptbericht werden insbesondere folgende Umleitungsrouten hervorgehoben: Zunächst soll die Änderung der Hauptfahrbeziehung Stadtbachstrasse - kleine Westtangente vorgenommen werden, dann wird sich der Verkehr primär auf die kleine Westtangente verlagern. Diese soll für den Schwerverkehr jedoch gesperrt werden. Dem Schwerverkehr bleiben folglich nur die Umleitungsrouten über die Bremgartenstrasse oder die Autobahn. Eine erzwungene Mehrbelastung der Autobahn und die bedeutend längeren Fahrwege stehen im Widerspruch zu einer nachhaltigen, umweltbewussten und vernünftigen Verkehrsplanung. Zur Veranschaulichung der Problematik dient beispielsweise die Strecke vom Metro Parking zum Bahnhof/Hotel Schweizerhof: Diese ist neu nur noch über Umleitungsstrecken zu befahren. Heute werden für diese Strecke ca. fünf Minuten benötigt. Von der Hodlerstrasse via Schützenmattstrasse Neubrückstrasse -	Die kleine Westtangente darf bereits heute nicht mit schweren Fahrzeugen befahren werden. Dabei handelt es sich um eine bautechnisch bedingte Beschränkung (Tragfähigkeit). Ob die Beziehung Schanzenstrasse - Neubrückstrasse ("Linksabbiegen" beim Henkerbrünli) ermöglicht werden kann, wird in der kommenden Projektphase überprüft.

Baustein 3a Betriebskonzept			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		<p>Bollwerk kann direkt zum Bahnhof gelangt werden. Ein Linksabbiegeverbot von der Schützenmattstrasse in die Neubrückstrasse hat die dreifache Fahrtdauer zur Folge. Es muss von der Hodlerstrasse via kleine Westtangente - Stadtbachstrasse - Bühlstrosse Laupenstrasse gefahren werden, um zum Bahnhof/Hotel Schweizerhof zu gelangen. Handelt es sich beim betroffenen Verkehrsteilnehmer um einen LKW-Fahrer, muss dieser sogar den Umweg via Bremgartenstrasse oder Autobahn in Kauf nehmen. Eine solche Umleitung kann nicht Sinn und Zweck der Verkehrsmassnahmen sein, da sie insgesamt nicht zu weniger, sondern zu mehr Verkehr führt. Dies ist auch aus Gründen des Umweltschutzes zu verhindern. Kommt hinzu, dass sämtliche Umleitungsrouten bereits heute stark frequentiert und ausgelastet sind. Es findet also lediglich eine Verlagerung des Verkehrs statt, wodurch der Verkehr in die Quartiere gedrängt wird und neue Probleme geschaffen werden.</p>	
29	HEV Bern und Umgebung	<p>Im zur Mitwirkung aufliegenden Konzept wird versucht, verschiedene politische und fachliche Ziele und Vorgaben umzusetzen. Unter anderem soll aufgrund einer willkürlichen und verkehrstechnisch kaum fundierten Vorgabe des Stadtrates bis 2025 eine Halbierung der PW-Fahrten auf dem Bubenberglplatz erfolgen. Hinzu kommen weitreichende Verkehrs-massnahmen, wie beispielsweise Abbiegeverbote und Einbahnstrassen. Das Konzept erscheint nicht ausgereift, wie nachfolgend dargestellt wird. Wir vermissen eine verkehrstechnische und <u>verkehrspolitische Gesamtschau</u>, welche einen grösseren Betrachtungsperimeter einbezieht. Das Verkehrsaufkommen wird gesamthaft nämlich nicht abnehmen und es kann nicht angehen, dass die Stadt Bern aufgrund einer Inselbetrachtung Massnahmen ergreift, welche sogar regional negative Auswirkungen hat. Die aufgelegten Massnahmen werden dazu führen, dass der Verkehr in andere Quartiere und auf das übergeordnete Strassen netz verlagert wird (wobei</p>	<p>In den vergangenen Jahren hat das Verkehrsaufkommen MIV sowohl gesamtstädtisch wie auch auf dem Bahnhofplatz abgenommen. Daher kann davon ausgegangen werden, dass auch in den kommenden Jahren das prognostizierte Verkehrswachstum in den Bereichen ÖV und Velo erfolgen wird. Für den MIV bestehen verschiedene Routen für den West-Ostverkehr wie die Achse Stadtbachstrasse - kleine Westtangente oder der Autobahnring. Die vorgesehenen Einschränkungen der Abbiegebeziehungen sind erforderlich, um die betrieblich erforderliche Reduktion der Belastung der "Bubenberglkreuzung" zu erreichen. Die Reduktion der Kapazität der innerstädtischen Verbindungsachse für den MIV zwischen Hirschengraben und Bollwerk entspricht einer betrieblichen Notwendigkeit und zusätzlich einem Auftrag des Stadtrats.</p>

Baustein 3a Betriebskonzept			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		<p>der Felsenauviadukt in Spitzenzeiten bereits heute überlastet ist und in absehbarer Zeit dort kein Ausbau geplant ist). Genauere Darstellungen diesbezüglich fehlen im heutigen Bericht. [...] Es fällt auf, dass dem Langsamverkehr ein starkes Gewicht beigemessen und der MIV unverhältnismässig stark eingeschränkt wird. Die Bedürfnisse und Anliegen von Wirtschaft, Anwohnern und Hauseigentümern werden gänzlich ausser Acht gelassen. Der Konzeptbericht geht davon aus, dass das Verkehrsaufkommen im Bahnhofperimeter in Zukunft sinken wird und die vorgeschlagenen Massnahmen eine zusätzliche Verringerung bewirken. Dem Konzeptbericht fehlt es jedoch an der nötigen Gesamtübersicht, sprich dem notwendigen, umfassenden Betrachtungsperimeter. Zwar hat der Verkehr im Bahnhofperimeter als Folge von blossen Verdrängungsmassnahmen in den letzten Jahren abgenommen. Von einer weitergehenden künftigen Verkehrsabnahme kann jedoch nicht ausgegangen werden, ausser man verfolgt weiterhin einseitig ein Verdrängungskonzept. Vielmehr ist sicher zu stellen, dass für das bestehende Verkehrsaufkommen ausreichend Kapazitäten vorliegen: Würden nämlich die vorgeschlagenen Massnahmen eingeführt, hätte dies nicht eine Verkehrsabnahme zur Folge, sondern würde lediglich zu einer Mehrbelastung des anderweitigen Strassennetzes führen. [...]</p> <p>Dem Projekt Verkehrsmassnahmen ZBB fehlt die nötige Gesamtbetrachtung. In den geplanten Verkehrsmassnahmen ZBB soll das Platzproblem auf den Strassen angeblich gelöst werden, indem der MN von den Strassen möglichst verdrängt wird, ohne klare Alternativen aufzuzeigen. Wir sind überzeugt, dass Lösungen gefunden werden können, mit denen auch in Zukunft dem gesamten Aspekt des Verkehrsaufkommens ("Modal Split") Beachtung geschenkt wird. Wir sind deshalb der Meinung, dass Lösungen zu prüfen sind, bei denen weitgehend auf Abbiegeverbote und</p>	

<b>Baustein 3a Betriebskonzept</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
		neue Einbahnstrassen verzichtet wird und bei denen die Kapazität der innerstädtischen Verbindungsachse für den MIV zwischen Hirschengraben und Bollwerk erhalten bleibt. Gegen eine Abschottung der Länggasse werden wir uns zur Wehr setzen.	
29	HEV Bern und Umgebung	Es ist leider ein blosses Lippenbekenntnis, dass hinsichtlich Länggassquartier der Quartierinterne Verkehr und die Quartierschliessung erhalten bleiben sollen. Vielmehr zeigen die Ausführungen insbesondere auf S. 12 des Berichtes, dass die Länggasse als Folge der Reduktion der Abbiegemöglichkeiten hinsichtlich Schanzenbrücke regelrecht von den Hauptbeziehungen abgeschnitten wird. Unser Verband wird sich mit allen rechtlichen Mitteln im Interesse der Quartierbevölkerung gegen solche Massnahmen zur Wehr setzen. Die Tatsache, dass flankierende Massnahmen in der Länggasse angeblich notwendig werden, zeigt sehr deutlich, dass eine Verkehrsreduktion auf der wichtigsten innerstädtischen Nord-Südachse im geplanten Ausmass nicht stadtvträglich ist.	Die Erreichbarkeit der Länggasse ist weiterhin, wenn auch teilweise auf anderen Routen, gewährleistet. Um das zukünftige Fussgängeraufkommen bewältigen zu können, ist eine Reduktion des Motorfahrzeugverkehrs unumgänglich. Dabei muss mit entsprechenden Massnahmen sichergestellt werden, dass die Bewohner des Länggassquartiers möglichst vor zusätzlichem Verkehr geschützt werden.
29	HEV Bern und Umgebung	Zu begrüssen ist grundsätzlich die im Konzeptbericht festgehaltene Gewährleistung der Erreichbarkeit der erforderlichen Anlieferstellen innerhalb des Bahnhofperimeters für den Wirtschaftsverkehr. Die Wirtschaft ist auf eine gute Verkehrserschliessung angewiesen, weshalb die Zu- und Durchfahrt des Bahnhofperimeters sichergestellt werden muss. Jedoch fehlt auch an dieser Stelle der Blick auf das grosse Ganze: Wie der Zugang des Wirtschaftsverkehrs zum Bahnhofperimeter sichergestellt werden soll, wird im Konzeptbericht nicht dargelegt.	Kenntnisnahme. Die Erreichbarkeit des Bahnhofperimeters ist aus allen Richtungen gewährleistet, wenn auch teilweise über angepasste Routen. Im Detail wird die Erreichbarkeit in der nächsten Bearbeitungsphase gemäss den Rückmeldungen in der Mitwirkung überprüft.

<b>Baustein 3a Betriebskonzept</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
30	KMU Stadt Bern	Unbeachtet bleibt, dass die Innenstadt als prosperierendes Einkaufszentrum auf Kunden aus der nahen Umgebung angewiesen ist und mit den die Erreichbarkeit der Parkhäuser einschränkenden und verhindernden Massnahmen an Attraktivität verliert. Der Bahnhofplatz ist hier ein essentieller Zubringerweg, welcher nicht unbedacht eingeschränkt werden darf. Dazu kommt, dass mit Umfahrungen Zeitverlust und Aufwand verbunden sind. Damit bezahlen letztlich die Kunden über Preissteigerungen und die Ladenbesitzer über Umsatzverlust die aus den Verkehrseinschränkungen resultierenden Kosten. Aber auch die Einwohnerschaft leidet darunter, aufgrund von auf dem Mehraufwand basierenden Zuschlägen auf Serviceleistungen.	Das Projekt ZBBS sieht keinen autofreien Bahnhofplatz vor. Mit dem Projekt wird der Stadtratsbeschluss Nr. 2016-253 vom 28. April 2016 umgesetzt. Die Prüfung eines autofreien Bahnhofplatzes (SRB Nr. 2018-189 vom 26. April 2018) wird in einem separaten Projekt behandelt und ist nicht Bestandteil des Projekts ZBBS.
30	KMU Stadt Bern	Es ist sicherlich begrüßenswert, dass im Längassquartier der quartierinterne Verkehr und die Quartierserschliessung erhalten bleiben sollen. Die Tatsache alleine, dass flankierende Massnahmen in der Längasse überhaupt notwendig werden, zeigt jedoch sehr deutlich, dass die Massnahmen im Bahnhofspereimeter nicht zielführend sind und kein gesamtheitliches Verkehrskonzept besteht, die Planungen entsprechend nicht genügend ausgereift sind.	Das Betriebskonzept zeigt auf, wie die sehr knappe Verkehrsfläche optimal genutzt werden kann, indem die Verkehrsmittel entsprechend ihrer Flächeneffizienz priorisiert werden. Um die erwartete Zunahme im ÖV, insbesondere auch die Zunahme der Ein- und Aussteiger im Bereich Bubenbergrplatz/Hirschgraben, ohne Störung des Gesamtverkehrs bewältigen zu können, ist eine Reduktion des Motorfahrzeugverkehrs auf dem Bubenbergrplatz zwingend erforderlich. Massnahmen wie die neue Personenunterführung dienen dazu, die Kapazität in diesem Raum zu erhöhen und damit allen Verkehrsarten mehr Platz/Zeit zu verschaffen. Die Verkehrsprognosen zeigen, dass im Jahr 2025 das Verkehrsaufkommen in der Länggasse auch mit ZBBS tiefer ist als heute. Die flankierenden Massnahmen in der Länggasse sind deshalb als Rückfallmassnahmen vorgesehen. Diese werden erst umgesetzt, wenn die erwarteten Prognosen nicht eintreffen. Eine vorzeitige Umsetzung der flankierenden Massnahmen ist nicht geplant und notwendig.

Baustein 3a Betriebskonzept			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
30	KMU Stadt Bern	<p>Im zur Mitwirkung aufliegenden Konzept wird versucht, verschiedene politische und fachliche Ziele und Vorgaben umzusetzen. Unter anderem soll bis 2025 eine Halbierung der PW-Fahrten auf dem Bubenbergplatz erfolgen, um die Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems im Umfeld des Bahnhofs sicherzustellen. Hinzu kommen weitreichende Verkehrsmassnahmen, wie beispielsweise Abbiegeverbote und Einbahnstrassen. Das Konzept ist nicht ausgereift, wie nachfolgend dargestellt wird. Wir vermischen eine verkehrstechnische und <u>verkehrspolitische Gesamtschau</u>. Das Verkehrsaufkommen wird gesamthaft nicht abnehmen. Die aufgelegten Massnahmen werden dazu führen, dass der Verkehr in andere Quartiere oder auf die Autobahn verlagert wird, wobei diese Auswirkungen ungenügend thematisiert werden. [...] Es fällt auf, dass dem Langsamverkehr ein starkes Gewicht beigemessen und der MIV unverhältnismässig stark eingeschränkt wird. Die Bedürfnisse und Anliegen von Wirtschaft, Anwohnern und Hauseigentümer werden gänzlich ausser Acht gelassen. Dies widerspricht der gleichberechtigten Behandlung aller Verkehrsteilnehmer. Der Konzeptbericht geht davon aus, dass das Verkehrsaufkommen im Bahnhofperimeter in Zukunft sinken wird und die vorgeschlagenen Massnahmen eine zusätzliche Verringerung bewirken können. Dem Konzeptbericht fehlt es jedoch an der nötigen Gesamtübersicht. Zwar hat der Verkehr im Bahnhofperimeter in den letzten Jahren abgenommen, wurde indes bloss verlagert. Die Alternativrouten wurden ungenügend oder gar nicht betrachtet. Von einer weitergehenden künftigen Verkehrsabnahme kann so dann auch nicht ausgegangen werden, im Gegenteil. Vielmehr ist sicher zu stellen, dass für das bestehende Verkehrsaufkommen ausreichend Kapazitäten vorliegen: Würden nämlich die vorgeschlagenen Massnahmen eingeführt, hätte dies nicht von heute auf morgen eine Verkehrsabnahme zur Folge, son-</p>	<p>In den vergangenen Jahren hat das Verkehrsaufkommen MIV sowohl gesamtsstädtisch wie auch auf dem Bahnhofplatz abgenommen. Daher kann davon ausgegangen werden, dass auch in den kommenden Jahren das prognostizierte Verkehrswachstum in den Bereichen ÖV und Velo erfolgen wird. Für den MIV bestehen verschiedene Routen für den West-Ostverkehr wie die Achse Stadtbachstrasse - kleine Westtangente oder der Autobahnring. Die vorgesehenen Einschränkungen der Abbiegebeziehungen sind erforderlich, um die betrieblich erforderliche Reduktion der Belastung der "Bubenbergkreuzung" zu erreichen. Die Reduktion der Kapazität der innerstädtischen Verbindungsachse für den MIV zwischen Hirschengraben und Bollwerk entspricht einer betrieblichen Notwendigkeit und zusätzlich einem Auftrag des Stadtrats.</p>



<b>Baustein 3a Betriebskonzept</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
		<p>dern würde lediglich zu einer Mehrbelastung des anderweitigen Strassen-netzes führen. [...] Dem Projekt Verkehrsmassnahmen ZBB fehlt die nötige Gesamtbetrachtung. In den geplanten Verkehrsmassnahmen ZBB soll das Platzproblem auf den Strassen angeblich gelöst werden, indem der MIV von den Strassen möglichst verdrängt wird, ohne klare Alternativen aufzuzeigen. Wir sind überzeugt, dass Lösungen gefunden werden können, mit denen auch in Zukunft dem gesamten Aspekt des Verkehrsaufkommens ("Modal Split") Beachtung geschenkt wird. Wir sind deshalb der Meinung, dass Lösungen zu prüfen sind, bei denen weitgehend auf Abbiegeverbote und neue Einbahnstrassen verzichtet wird und bei denen die Kapazität der innerstädtischen Verbindungsachse für den MIV zwischen Hirschengraben und Bollwerk erhalten bleibt.</p>	
30	KMU Stadt Bern	<p>Im Konzeptbericht werden insbesondere folgende Umleitungsrouten hervorgehoben. Zunächst soll die Änderung der Hauptfahrbeziehung Stadtbachstrasse - kleine Westtangente vorgenommen werden, dann wird sich der Verkehr primär auf die kleine Westtangente verlagern. Diese soll für den Schwerverkehr jedoch gesperrt werden. Dem Schwerverkehr bleiben folglich nur die Umleitungsrouten über die Bremgartenstrasse oder die Autobahn. Eine erzwungene Mehrbelastung der Autobahn und die bedeutend längeren Fahrwege stehen im Widerspruch zu einer nachhaltigen, umweltbewussten und vernünftigen Verkehrsplanung. Zur Veranschaulichung der Problematik dient beispielsweise die Strecke vom Metro Parking zum Bahnhof/Hotel Schweizerhof: Diese ist neu nur noch über Umleitungstrecken zu befahren. Heute werden für diese Strecke ca. fünf Minuten benötigt. Von der Hodlerstrasse via Schützenmattstrasse - Neubrücke - Bollwerk kann direkt zum Bahnhof gelangt werden. Ein Linksabbiegeverbot von der Schützenmattstrasse in die Neubrücke, hat die dreifache</p>	<p>Die kleine Westtangente darf bereits heute nicht mit schweren Fahrzeugen befahren werden. Dabei handelt es sich um eine bautechnisch bedingte Beschränkung (Tragfähigkeit). Ob die Beziehung Schanzenstrasse - Neubrücke ("Linksabbiegen" beim Henkerbrünli) ermöglicht werden kann, wird in der kommenden Projektphase überprüft.</p>

<b>Baustein 3a Betriebskonzept</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
		Fahrdauer zur Folge. Es muss von der Hodlerstrasse via kleine Westtangente - Stadtbachstrasse - Bühistrasse - Laupenstrasse gefahren werden, um zum Bahnhof/Hotel Schweizerhof zu gelangen. Handelt es sich beim betroffenen Verkehrsteilnehmer um einen LKW-Fahrer, muss dieser sogar den Umweg via Bremgartenstrasse oder Autobahn in Kauf nehmen. Eine solche Umleitung kann nicht Sinn und Zweck der Verkehrsmassnahmen sein, da sie insgesamt nicht zu weniger, sondern zu mehr Verkehr und damit zu wesentlich mehr ökologischer und ökonomischer Belastung führt. Dies ist zu verhindern. Kommt hinzu, dass sämtliche Umleitungsrouten bereits heute stark frequentiert und ausgelastet sind. Es findet also lediglich eine Verlagerung des Verkehrs statt, wodurch der Verkehr in die Quartiere gedrängt wird und neue Probleme geschaffen werden.	
30	KMU Stadt Bern	Zu begrüssen ist grundsätzlich die im Konzeptbericht festgehaltene Gewährleistung der Erreichbarkeit der erforderlichen Anlieferstellen innerhalb des Bahnhofperimeters für den Wirtschaftsverkehr. Die Wirtschaft ist auf eine gute Verkehrserschliessung angewiesen, weshalb die Zu- und Durchfahrt des Bahnhofperimeters sichergestellt werden muss. Jedoch fehlt auch an dieser Stelle der Blick auf das grosse Ganze: Wie der Zugang des Wirtschaftsverkehrs zum Bahnhofperimeter sichergestellt werden soll, wird im Konzeptbericht nicht dargelegt.	Die Erreichbarkeit des Bahnhofperimeters ist aus allen Richtungen gewährleistet, wenn auch teilweise über angepasste Routen. Im Detail wird die Erreichbarkeit in der nächsten Bearbeitungsphase gemäss den Rückmeldungen in der Mitwirkung überprüft.
32	Pro Velo	Ampeln: Konsequente, lückenlose Berücksichtigung und wo möglich Bevorzugung des Veloverkehrs an Ampeln: Absoluter Ausschluss des Veloverkehrs von jeglichen Dosierungsmassnahmen für den MIV. / Überall separate Spuren, Warteräume, Anmeldemittel, Signalgeber und wo immer möglich Phasen. / Diese Funktionalitäten müssen in den kommenden Projekten sowohl in den Technischen Berichten als auch in den Plänen ausgewiesen sein (Beschreibung und Darstellung der separaten Spuren, separate Signalgeber,	Das Projekt sieht, wenn möglich, eine Priorisierung des Veloverkehrs vor. Die entsprechenden Nachweise werden im Bauprojekt erbracht.

<b>Baustein 3a Betriebskonzept</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
		separate Anmeldemittel). Andernfalls müssten wir dies im Bauverfahren einfordern.	
32	Pro Velo	Knoten generell: Wo immer möglich Angebote zu indirektem Linksabbiegen vorsehen	Die Angebote zum indirekten Linksabbiegen werden geprüft und nach Möglichkeit umgesetzt.
32	Pro Velo	Randsteine, die von Velos überfahren werden müssen, lokal auf null einsenken, wo sie spitzwinklig gequert werden müssen, und sonst mit maximaler Neigung 4/16 oder 6/30 ausführen. Bisher ist in gewissen Mündungstrichtern noch genau im Velobereich 6cm vermerkt.	Das Anliegen wird in der weiteren Projektierung geprüft bzw. wo entwässerungstechnisch möglich berücksichtigt.
32	Pro Velo	Kleine Westtangente in alle Richtungen velogängig gestalten, und Velos erlauben. Diese Vrb. Entspricht einem Bedürfnis und wird schon heute hier und da genutzt, ist aber in der Erscheinung und Gestaltung noch unattraktiv.	Der Fokus der Velomassnahmen liegt klar auf oberirdischen Verbindungen, welche für alle Velofahrenden jeglichen Alters benutzbar sind. Auf der kleinen Westtangente bestehen erhebliche Schwierigkeiten, eine alltagstaugliche und sichere Veloverbindung zu erstellen. Die Öffnung der Westtangente für den Veloverkehr ist daher nicht Bestandteil der Verkehrsmassnahmen ZBB.
32	Pro Velo	Die Einbahn ab Schauplatzgasse vor UBS Richtung Bubenbergplatz muss für Velos endlich aufgehoben werden.	Das Anliegen liegt nicht im Perimeter ZBB, wird aber in einem separaten Projekt unter Federführung der städtischen Verkehrsplanung geprüft.
32	Pro Velo	Da es beim Tropfenzähler Bühlstrasse Stau geben wird, muss der Velostreifen bereits unten bei der roten Brücke beginnen, nicht erst kurz vor dem Berlinerkissen.	Die Thematik wird aufgenommen und im Bauprojekt weiter vertieft.
32	Pro Velo	Bierhübeli: Keine Verbote für Velos. (Linksabbiegeverbot Mittelstrasse, übrige Signale und Markierungen)	Wurde im Bauprojekt optimiert.

Baustein 3a Betriebskonzept			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
32	Pro Velo	<p>Knoten Halenkreisel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Da entsteht wieder ein MIV-Bewältigungs-Monster wie vor 30 Jahren. Dies ist nicht akzeptabel, diese Knotenform lehnen wir klar ab. Diese Dosierstelle ist am falschen Ort!</li> <li>• Besser Tropfenzählersysteme vor dem Knoten, Kreisel belassen, Buschleuse ab Lindenhof für Postauto.</li> <li>• Priorisierung der Velo-Hauptroute Halenstrasse-Länggasse! Hier zwingend überall separate Anmeldemittel und Signalgeber! Velogrün aus Länggassstrasse auch dann, wenn Halenstrasse gegenüber Velogrün hat.</li> <li>• Jede Beziehung muss Radstreifen haben. Auch von Forsthaus nach links in Halenstrasse mit Velosack</li> <li>• Warum nur 3m Autospur/1.50 Radstreifen?</li> <li>• Haifischzähne aus Länggassstrasse sind zu weit vorne, Durchfahrt geradeaus auf Bremgartenstrasse zu eng.</li> <li>• Velosack aus Länggassstrasse! Für Velohauptbeziehung geradeaus und nach links.</li> <li>• Bremgartenstrasse ab Forsthaus: Fehler! Fahrstreifenaddition des Rechtsabbiegers, sicher nicht der Gradausspur! Veloweiche bauen.</li> </ul>	<p>Die Massnahme wurde im Bauprojekt komplett überarbeitet. Neu ist keine Umgestaltung des Halenkreisels mehr vorgesehen. Der erforderliche Durchfahrtswiderstand für den MIV wird am Knoten Länggassstrasse/Fabrikstrasse mittels einer Dosieranlage erzeugt. Der Veloverkehr wird über die gemeinsame Bus- und Velospur priorisiert.</p>
33	TCS Bern-Mittelland	<p>Es fällt auf, dass die geplanten Massnahmen vor allem den Langsamverkehr berücksichtigen und Bedürfnisse von MIV, ÖV und Zulieferverkehr gar nicht oder wenig konkret Rechnung tragen. Generell vermissen wir den Blick für nachhaltige und umweltbewusste Gesamtlösungen. Im Bericht wird von einer Verkehrsabnahme ausgegangen. Selbst wenn diese wie angenommen eintreffen sollte, lässt sich der Verkehr nicht von einem Moment auf den anderen verbieten. Vielmehr wird der Verkehr verdrängt, was zu Mehrverkehr auf Ausweichrouten führen wird. U.a. soll die Autobahn als Umfahrung genutzt werden. Dieses Konzept führt zu längeren</p>	<p>Das Verkehrskonzept umfasst alle Verkehrsarten und stellt sicher, dass der Betrieb stabil erfolgen kann. Damit werden die Voraussetzungen geschaffen, damit die Investitionen in den Ausbau des Bahnhofs Bern ihren Nutzen optimal entfalten können und damit eine positive Wirkung auf den Modalsplit erreicht werden kann. So kann die MIV-Verkehrsbelastung reduziert und damit ein positiver ökologischer Effekt erzielt werden.</p>

<b>Baustein 3a Betriebskonzept</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
		Routen und entsprechend höherer ökologischer und ökonomischer Belastung. Ausserdem funktioniert diese Taktik nur, wenn der Verkehr von der Autobahn auch wieder zurück in die Stadt fließen kann. Ist dies nicht gewährleistet, wird er sich andere Ausweichrouten innerhalb der Stadt suchen.	
33	TCS Bern-Mittelland	Genauso ergeben sich Fragezeichen zur Schutznotwendigkeit des Länggassquartiers vor Mehrverkehr. Falls die geplanten Massnahmen tatsächlich nachhaltig sind und wie angenommen eine Reduktion des Verkehrs vor dem Bahnhof eintritt, sollte keine Notwendigkeit entstehen, das Quartier vor Mehrverkehr zu schützen. Falls doch, sind die Annahmen nicht korrekt und die geplanten Verkehrslösungen nicht zielführend.	Um das Länggassquartier vom zusätzlichen Verkehrsdruck zu schützen, sind flankierende Massnahmen an den Eintrittspunkten ins Quartier vorgesehen, so auch auf der Zufahrt via Länggassstrasse Nord. Entgegen dem Mitwirkungsprojekt ist die Dosierung neu am Knoten Länggassstrasse/Fabrikstrasse vorgesehen. Der Kreisel Bremgartenstrasse/Länggassstrasse wird in seiner heutigen Form belassen. Zusätzliche, respektive einschneidendere Massnahmen sind an dieser Stelle keine geplant. Anders sieht es beim Knoten Bierhübeli (Mittelstrasse) aus. Hier ist ein stufenweises Vorgehen vorgesehen. Erst wenn die in einer ersten Stufe geplanten Signalisationsmassnahmen zu wenig Wirkung entfalten, würden weitere bauliche Massnahmen (Poller Mittelstrasse) umgesetzt.
34	VCS Regionalgruppe Bern	Die Massnahmen für den Veloverkehr sind ungenügend. Die Tramquerung im oberen Hirschengraben wird nicht aufgehoben, genausowenig wie die indirekte Geradeausfahrt vom Hirschengraben in die Schanzenstrasse. Die Platzverhältnisse für wartende Velos auf dem Mittelstreifen des Bubenbergplatzes sind zu knapp. Die Zufahrt zum CityWest-Parking von der Laupenstrasse für den MIV ist nur mit grossen Umwegen möglich, da der Bogen über die Seilerstrasse wegfällt, und bei der Effingerstrasse keine Wendemöglichkeiten bestehen. Der Bubenbergplatz sollte für den MIV gesperrt werden.	Eine Querung der Tramgleise ist für den Veloverkehr weiterhin notwendig, um den Hirschengraben zu erreichen. Die Fahrbeziehungen werden aber optimiert und vom Fussverkehr entflochten. Die Aufstellfläche in der Mitte des Bubenbergplatzes ist ausreichend gross.

<b>Baustein 3a Betriebskonzept</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
34	VCS Regionalgruppe Bern	Die Idee einer Ampelanlage Bremgartenstrasse/Länggassstrasse lehnen wir entschieden ab. Der Kreisel funktioniert gut. Bei Bedarf kann der Verkehr bei der Ampel Fabrikstrasse dosiert werden. Für die Velos ist auf der Stadtbachstrasse Richtung Bühlstrasse mehr Platz für die Vorbeifahrt an wartenden Autos vorzusehen. Das Problem dürfte sich mit der neuen Verkehrsführung noch verstärken.	Die Festlegung der flankierenden Massnahmen erfolgt in enger Abstimmung mit der Quartierorganisation QLe. Es soll sichergestellt werden, dass die (möglicherweise) erforderlichen Massnahmen soweit bearbeitet werden (inkl. Bewilligungsverfahren), dass sie bei Bedarf rasch umgesetzt werden können. Die Gestaltung der Stadtbachstrasse wird im weiteren Projektverlauf optimiert, wobei die Spieräume sehr begrenzt sind.
35	Vortritt Fussgänger	Es wird stark bezweifelt, dass die durch die Halbierung des MIV geplante Umleitungen zu keiner Mehrbelastung der Quartiere führt. Diese Massnahmen bergen ein hohes Risiko, dass entsprechend mehr Verkehrsaufkommen in den anliegenden Quartieren entsteht, was für die Anwohner der betroffenen Quartiere wie auch die Passanten inakzeptabel ist. Ausserdem stehen wir explizit für eine Gleichbehandlung von MIV, Veloverkehr und von Fussgängern ein. Die verschiedenen Verkehrsmittel sollen weiterhin flexibel benutzt werden können und deren Kombinationsmöglichkeiten nicht erschwert werden.	Das Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern zeigt, dass das Verkehrsaufkommen in den Quartieren gegenüber heute zurückgehen wird. Von Mehrverkehr in den Quartieren ist somit nicht auszugehen. Zur Prüfung des Verkehrsaufkommens wird zudem ein Monitoring durchgeführt. Dieses erlaubt, bei allfälligen Verkehrsverlagerungen gezielt flankierende Massnahmen zu ergreifen. Eine flexible Verkehrsmittelwahl wird durch das Projekt ZBBS nicht beeinträchtigt.
35	Vortritt Fussgänger	Eher nein, da vorhersehbar ist, dass auf andere Quartiere wie (Monbijou, Mattenhof ausgewichen wird.	Das Gesamtverkehrsmodell zeigt keine Verlagerungen in die Quartiere Monbijou und Mattenhof. Im Rahmen des Monitorings werden diese Bereiche jedoch auch geprüft. Somit kann bei Bedarf reagiert werden.
37	Heit Sorg zu Bärn (HSzB)	Die Umleitungsrouten längs des Bremgartenwaldes ist für den Quell- und Zielverkehr zu weit weg.	Die Route längs des Bremgartenwaldes und die Autobahn sind die äusseren Umleitungsrouten. Für den Quell-/Zielverkehr kann die innere Umleitungsrouten über die Stadtbachstrasse/kleine Westtangente genutzt werden.
37	Heit Sorg zu Bärn (HSzB)	Flankierende Massnahmen: Zusätzliche „Schutzmassnahmen“ sind aus unserer Sicht nicht erforderlich.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
37	Heit Sorg zu Bärn (HSzB)	Das Gesamtpaket „Verkehrsmassnahmen ZBB Stadt Bern“ bringt bloss punktuelle Verbesserungen für Fussgängerinnen und Fussgänger. Attraktive Umsteigebeziehungen des ÖV fehlen.	Die Verkehrsmassnahmen ZBB reagieren hauptsächlich auf die neue Situation mit der Bahnhofentwicklung und dem neuen Zugang Bubenberg. Das Zusammenwirken zwischen Bahn und städtischem ÖV wird damit massgebend verbessert, vor allem in Bezug auf den ÖV-Teilnoten Hirschengraben.

<b>Baustein 3a Betriebskonzept</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
38	IG Taxi der Stadt Bern	Zu- und Durchfahrt für Taxis muss wie heute möglich sein analog ÖV! Zufahrt zur Schanzenstrasse via Bogenschützenstrasse ist ok, jedoch muss aus der Schanzenstrasse auch in den Bubenberplatz gefahren werden können, ev. Gegenverkehr in der Bogenschützenstrasse. Der Knoten ist ein wichtiger Bring- und Abholpunkt und für Taxis darf es keine weiteren Einschränkungen geben!	Das Anliegen der Taxis wird zur Kenntnis genommen und im Rahmen des Bauprojekts im Thema "Wirtschaftsverkehr" bearbeitet. Grundsätzlich sind für die Taxis weiterhin sämtliche Fahrbeziehungen möglich.
38	IG Taxi der Stadt Bern	Bitte nicht wie bei früheren Projekten die Taxis vergessen und dann noch eine unbefriedigende Murkslösung kreieren.	Das Anliegen der Taxis wird zur Kenntnis genommen und im Rahmen des Bauprojekts beim Thema "Wirtschaftsverkehr" bearbeitet. Grundsätzlich sind für die Taxis weiterhin sämtliche Fahrbeziehungen möglich.
39	Läbige Stadt	Läbige Stadt unterstützt die Massnahmen zur Reduzierung des MIV auf dem Bubenberplatz um die Hälfte. Von zentraler Bedeutung ist aber, dass dies nicht zu Mehrverkehr in den Quartieren und insbesondere im Länggassquartier führen wird. Eine entsprechende Gesamtplanung und ein Monitoring der Wirksamkeit der eingeführten Massnahmen erachten wir als zentral.	Ein Monitoring zur Erhebung des Verkehrs und zum Erkennen allfälliger Verlagerungen ist bereits geplant. Die Notwendigkeit von allfälligen flankierenden Massnahmen kann somit laufend geprüft werden.
39	Läbige Stadt	Der Schutz des Länggassquartiers vor Mehrverkehr ist zentral. Die Quartierstrassen und -plätze müssen vom Durchgangsverkehr geschützt werden.	Das Betriebskonzept inkl. den optionalen flankierenden Massnahmen stellt den Quartierschutz sicher.
40	Neustadt Bern	Auch zwischen Bahnhofplatz und Bollwerk soll die Anzahl Spuren auf das absolute Minimum reduziert werden. Insbesondere für den Fussverkehr ist die Situation heute unbefriedigend und könnte durch breitere Trottoirs deutlich verbessert werden.	Der Abschnitt Bahnhofplatz - Bollwerk ist nicht Bestandteil des Projekts ZBBS, sondern wird in einer eigenständigen Planung entwickelt. Dabei wird der gesamte Strassenquerschnitt optimiert. Insbesondere soll die Fläche für zu Fuss Gehende und Velofahrende erweitert werden.
41	Verein Bollwerk-Stadt	Auch zwischen Bahnhofplatz und Bollwerk soll die Anzahl Spuren auf das absolute Minimum reduziert werden. Insbesondere für den Fussverkehr ist die Situation heute unbefriedigend und könnte durch breitere Trottoirs deutlich verbessert werden.	Der Abschnitt Bahnhofplatz - Bollwerk ist nicht Bestandteil des Projekts ZBBS, sondern wird in einer eigenständigen Planung entwickelt. Dabei wird der gesamte Strassenquerschnitt optimiert. Insbesondere soll die Fläche für zu Fuss Gehende und Velofahrende erweitert werden.

Baustein 3a Betriebskonzept			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
42	VWI-Kerngruppe	<p>[politisches Statement hier nicht eingefügt] Wie bereits erwähnt, wurde von uns mehrfach ins Feld geführt, dass die Innenstadtverkehrsthematik nicht absolut losgelöst betrachtet werden kann. Abhängigkeiten zu den angrenzenden Quartieren und den Autobahnzubringern sind zu berücksichtigen. Die zahlreichen „Verkehrsberuhigungen“, welche die Stadt nun publiziert oder in Planung hat, betreffen die Zu und Wegfahrtswege zu den Parkhäusern der Innenstadt teils direkt, teils indirekt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- die Reduktion der Fahrspuren für den motorisierten Verkehr auf der Strecke zwischen Thunplatz und Burgernziel</li> <li>- die Temporeduktionen auf der Schwarztorstrasse</li> <li>- die Reduktion der Fahrspuren und die Temporeduktion auf der Lorrainebrücke</li> <li>- weitere Beispiele.</li> </ul> <p>Diese Massnahmen wurden allesamt ohne vorgängige Benachrichtigung oder Information an uns publiziert, obwohl die Abhängigkeiten zum Projekt VWI offensichtlich und unsere Haltung klar und transparent war. Führen wir uns dann daneben noch vor Augen, dass auf der einzigen veritablen Südverbindung zwischen Osten und Westen der Stadt, der Monbijoubücke, Tempo 30 eingeführt werden soll und dass der Wirtschaftsverkehr im Brückfeldquartier zwischen 17:00 und 09:00 Uhr nun über Quartierstrassen mit Begegnungszonen zur Autobahn gelangen muss, sollen nicht die Umwege Richtung Altstadt oder über die Insel gefahren werden, kommen bei uns unweigerlich Gefühle von Schikane und Diskriminierung auf. Da ist die Ankündigung, auf der einzigen direkten noch vorhandenen städtischen Nord Südverbindung - dem Bahnhofplatz - den (Wirtschafts-)Verkehr weiter stark einschränken zu wollen, nach dem der gesamte motorisierte Ver-</p>	<p>Die Zufahrt zu den Parkhäusern in der Innenstadt ist nicht Bestandteil des Betriebskonzepts ZBBS. Die erwähnten Massnahmen stellen sicher, dass die Zufahrt zur Innenstadt weiterhin möglich ist. Dabei wird - im Rahmen der technsichen und rechlichen Möglichkeiten - angestrebt, dass der Wirtschaftsverkehr möglichst nicht beeinträchtigt wird.</p>



<b>Baustein 3a Betriebskonzept</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
		kehr seit 1990 bereits um über 50% reduziert wurde, ein klarer Widerspruch zum Bekenntnis, den Wirtschaftsverkehr in der Stadt Bern nicht behindern zu wollen.	
44	Die Post CH AG	15. Gemäss Kurzdossier für die öffentliche Mitwirkung soll es ein generelles Abbiegeverbot für den gesamten Individualverkehr von der Laupenstrasse und vom Bubenbergplatz in die Schanzenstrasse geben, d.h. der PostParc ist von Süden und Westen der Stadt Bern nur noch sehr umständlich und mittels eines grossen Umwegs über die Brücke Brühlstrasse sowie Stadtbachstrasse zu erreichen. Dieser Weg ist jedoch heute bereits stark überlastet und bei der Stadtbachstrasse mit eingebauten Bodenwellen und Zone 30 "verkehrsberuhigt". Es kann davon ausgegangen werden, dass diese Massnahme zu signifikantem Mehrverkehr führt.	Die Achse Stadtbachstrasse - kleine Westtangente als Teil der Verlagerungsrouten wird gemäss Prognose gegenüber heute auf der Stadtbachstrasse entlastet (Stadtbachstrasse heute ca. 7'850 Fahrten pro Werktag, mit ZBB ca. 6'000 Fahrten pro Werktag). Auf der kleinen Westtangente nimmt der Verkehr minim zu (heute 10'350 DWV, mit ZBB 11'000 DWV). Der Verlagerungsverkehr überlagert sich mit einer generellen Tendenz der MIV-Abnahme, welche der Zielsetzung des STEK entspricht. In der Bilanz resultiert also auf der Achse eine leichte Verkehrsabnahme. Eine Aufwertung der Achse ist somit nicht erforderlich. Die Erschliessung des Parkings bleibt gewährleistet.
44	Die Post CH AG	Sind die geplanten Ausweichrouten der Verkehrsveränderungen für die Mehrbelastung gerüstet? Was ist genau an baulichen und sonstigen Massnahmen vorgesehen? Aus unserer Sicht wird es insbesondere beim Inselplatz, Brücke Brühlstrasse sowie bei der Stadtbachstrasse zu einem Kapazitätsengpass kommen. Welche Massnahmen (z.B. Beschleunigungsmassnahmen) werden an diesem Knotenpunkt getroffen? Der Knotenpunkt Inselplatz Brücke Brühlstrasse ist bereits heute in Bezug auf das Verkehrsaufkommen sehr kritisch.	Die von den Verkehrsverlagerungen betroffenen Knoten sind umfassend auf ihre Leistungsfähigkeit für den Betriebszustand ZBBS untersucht worden. Mittels Verkehrsmanagement und den ausgewiesenen zusätzlichen Massnahmen wird die Funktionalität für den ZBB-Zustand gewährleistet. Die Entwicklung der Verkehrsbelastungen auf den erwähnten Knoten und Strassen ergibt sich einerseits durch die Verkehrsverlagerungen infolge der notwendigen Verkehrsreduktion im Bereich Bubenbergplatz / Schanzenstrasse. Andererseits weist die Prognose eine Fortführung des seit Jahren festgestellten Trends zum MIV-Rückgang auf dem Stadtnetz aus. In der Bilanz wird z.B. auf der Stadtbachstrasse trotz Umleitungsverkehr ZBBS eine Verkehrsabnahme prognostiziert.
44	Die Post CH AG	Ebenfalls stellt sich die Frage, ob die Zufahrt vom Knoten Inselspital zum PostParc via Stadtbachstrasse jederzeit gewährleistet ist? Kann das aus unserer Sicht erhebliche Zusatzverkehrsaufkommen überhaupt bewältigt	Die von den Verkehrsverlagerungen betroffenen Knoten sind umfassend auf ihre Leistungsfähigkeit für den Betriebszustand ZBBS untersucht worden.

<b>Baustein 3a Betriebskonzept</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
		werden? Was sind bei der Stadtbachstrasse für Vorkehrungen und Massnahmen vorgesehen (z.B. Rückbau der Schwellen, Verbreiterung Strasse etc.)?	Mittels Verkehrsmanagement und den ausgewiesenen zusätzlichen Massnahmen wird die Funktionalität für den ZBB-Zustand gewährleistet. Die Entwicklung der Verkehrsbelastungen auf den erwähnten Knoten und Strassen ergibt sich einerseits durch die Verkehrsverlagerungen infolge der notwendigen Verkehrsreduktion im Bereich Bubenbergplatz / Schanzenstrasse. Andererseits weist die Prognose eine Fortführung des seit Jahren festgestellten Trends zum MIV-Rückgang auf dem Stadtnetz aus. In der Bilanz wird z.B. auf der Stadtbachstrasse trotz Umleitungsverkehr ZBBS eine Verkehrsabnahme prognostiziert.
44	Die Post CH AG	Sind die o.g. notwendigen Massnahmen [Verkehrsmassnahmen im Umfeld PostParc] bereits finanziert und wie wird sichergestellt, dass sie rechtzeitig umgesetzt werden?	Die Finanzierung der Verkehrsmassnahmen ZBB wird im Rahmen einer Volksabstimmung erfolgen. Diese ist im 2021 vorgesehen.
44	Die Post CH AG	Eine zentrale Rolle bei der Erschliessung des PostParcs spielt bereits im heutigen Zeitpunkt die kleine Westtangente. Mit der neu geplanten Verkehrsorganisation erhält die kleine Westtangente eine noch grössere Bedeutung. Wird die Verkehrsführung in der kleinen Westtangente in den Bereichen der Einfahrt Bahnhofparking, des Kurzparkings SBB sowie Kurzparkings PostParc / Zufahrt Postautostation und Zufahrt Tiefgarage inkl. Geschäftskundenschalter PostParc angepasst bzw. was sind dort für notwendige Massnahmen vorgesehen?	Die von den Verkehrsverlagerungen betroffenen Knoten sind umfassend auf ihre Leistungsfähigkeit für den Betriebszustand ZBBS untersucht worden. Mittels Verkehrsmanagement und den ausgewiesenen zusätzlichen Massnahmen wird die Funktionalität für den ZBB-Zustand gewährleistet. Die Entwicklung der Verkehrsbelastungen auf den erwähnten Knoten und Strassen ergibt sich einerseits durch die Verkehrsverlagerungen infolge der notwendigen Verkehrsreduktion im Bereich Bubenbergplatz / Schanzenstrasse. Andererseits weist die Prognose eine Fortführung des seit Jahren festgestellten Trends zum MIV-Rückgang auf dem Stadtnetz aus. In der Bilanz wird z.B. auf der Stadtbachstrasse trotz Umleitungsverkehr ZBBS eine Verkehrsabnahme prognostiziert.
47	Grosse Schanze AG	Wie wirken sich infolge neuer Verkehrsplanung Henkerbrännli die Wartezeiten an der Lichtsignalanlage von/nach Parkterrasse aus? Bereits heute	Mit den für 2025 erwarteten Verkehrszahlen beträgt die Rückstaulänge in 95% der Fälle weniger als 70 m. Die Situation sollte sich gegenüber dem heutigen Zustand verbessern. Dies ist auf die Fortführung des seit Jahren

<b>Baustein 3a Betriebskonzept</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
		staut sich am Abend/Samstagnachmittag der Abfluss aus dem Bahnhofparking Richtung Henkerbrännli-Signalanlage und macht das Parking unattraktiv.	festgestellten Trends zum MIV-Rückgang auf dem Stadtnetz zurückzuführen.
47	Grosse Schanze AG	Wie wird gewährleistet, dass die, durch die geplanten Verkehrsveränderungen zukünftig mehr belasteten Ausweichstellen (Knoten und Strecken) hinsichtlich der zukünftigen Belastungen ausreichend dimensioniert sind? Welche baulichen oder sonstigen Massnahmen sind bei den, durch die Verkehrsumlegung neu belasteten Verkehrsstellen (Knoten und Strecken) geplant um den erwarteten Belastungen Stand zu halten und einen Kollaps zu verhindern? Insbesondere: Wie kann das zusätzliche Verkehrsaufkommen am bereits heute kritischen Knoten Inselplatz/Bühlbrücke bewältigt werden? Wie kann das zusätzliche Verkehrsaufkommen auf der Stadtbachstrasse bewältigt werden? Werden Massnahmen zur Beschleunigung getroffen? Wenn 4, wie. Wenn 1, warum nicht? Ist die Zufahrt vom Knoten Inselspital zum Bahnhofparking via Stadtbachstrasse jederzeit gewährleistet? Wie wird sichergestellt, dass die geplante Lichtsignalanlage des Knotens Bühlstrasse/Depotstrasse (zur Dosierung des Verkehrs in die Länggasse) nicht zu Rückstaus führt und damit die Abzweigung von der Bühlbrücke in die Stadtbachstrasse blockiert?	Die Entwicklung der Verkehrsbelastungen auf den erwähnten Knoten und Strassen ergibt sich einerseits durch die Verkehrsverlagerungen infolge der notwendigen Verkehrsreduktion im Bereich Bubenbergplatz / Schanzenstrasse. Andererseits weist die Prognose eine Fortführung des seit Jahren festgestellten Trends zum MIV-Rückgang auf dem Stadtnetz aus. In der Bilanz wird z.B. auf der Stadtbachstrasse trotz Umleitungsverkehr ZBB eine Verkehrsabnahme prognostiziert. Die von den Verkehrsverlagerungen betroffenen Knoten sind umfassend auf ihre Leistungsfähigkeit für den Betriebszustand ZBB untersucht worden. Mittels Verkehrsmanagement und den ausgewiesenen zusätzlichen Massnahmen wird die Funktionalität für den ZBB-Zustand gewährleistet. Die Erreichbarkeit der Bahnhof-Parkings wird weiterhin sichergestellt. Die Hauptknoten Inselplatz und auch Henkerbrännli werden weiterhin komplexe Knoten bleiben. Alle vorhandenen Handlungsspielräume werden ausgeschöpft, um die Funktionalität und auch die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden gewährleisten zu können.
47	Grosse Schanze AG	Wie kann gewährleistet werden, dass die Zufahrt des MIV zur Grossen Schanze ohne Zusatzaufwand für die heutigen Benutzer und ohne zusätzliche Belastung für die umliegenden Quartiere erfolgen kann und auch zukünftig gewährt wird?	Die Grosse Schanze ist weiterhin via die Schützenmattstrasse und die kleine Westtangente durch den MIV erschlossen. Grossräumig betrachtet, sind die durch die ZBB-Massnahmen hervorgerufenen Mehrwege marginal. Aufgrund des Trends der generellen Verkehrsabnahme in der Stadt Bern ist nicht von einer Mehrbelastung der umliegenden Quartiere auszugehen. Zum Schutz der Quartiere werden bei Bedarf flankierende Massnahmen umgesetzt.

<b>Baustein 3a Betriebskonzept</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
47	Grosse Schanze AG	Sind Kostenblöcke für die Verkehrsanpassungen auch ausserhalb der beschriebenen Perimeter vorgesehen um über finanzielle Mittel für etwaige Anpassungen zu verfügen (z.B. Anpassung Verkehrsführung)?	Eine Kostenreserve für die allfällige Massnahmen ausserhalb des Kernperimeters ist im Betriebskonzept (Baustein 3a) vorgesehen.
47	Grosse Schanze AG	Wird die Verkehrsführung in der kleinen Westtangente im Bereich Einfahrt Bahnhofparking/ Kurzparking SBB/Kurzparking PostParc/Zufahrt Postautostation und Zufahrt Parking PostParc angepasst respektive wird sie von der neuen Verkehrsführung ZBB betroffen?	In der kleinen Westtangente wird der PostAuto-Verkehr künftig ausschliesslich über die Rampe Schanzenstrasse – Kleine Westtangente abgewickelt. Die Rampe wird zu diesem Zweck für den MIV gesperrt. Damit vereinfacht sich die Verkehrsführung in der kleinen Westtangente indem weniger Spurwechsel notwendig sind und gegenseitige Behinderungen zwischen MIV und ÖV minimiert werden. Die Zu- und Wegfahrt zum Bahnhof-Parking bleibt über die Anbindung Stadtbachstrasse weiterhin aus allen Richtungen gewährleistet.
47	Grosse Schanze AG	Die Zufahrt zum Bahnhofparking via Länggasstrasse wird dosiert (Knoten Bremgartenstrasse/ Länggasstrasse Option Lichtsignalanlage zu r Dosierung). Erst wenn diese Massnahmen zu wenig wirksam sind, sind weitere, einschneidendere Massnahmen vorgesehen. Wie würden diese aussehen? Welchen Einfluss hätten diese für die Zufahrt Bahnhofparking?	Um das Länggassquartier vom zusätzlichen Verkehrsdruck zu schützen, sind flankierende Massnahmen an den Eintrittspunkten ins Quartier vorgesehen, so auch auf der Zufahrt via Länggassstrasse Nord. Entgegen dem Mitwirkungsprojekt ist die Dosierung neu am Knoten Länggassstrasse/Fabrikstrasse vorgesehen. Der Kreisel Bremgartenstrasse/Länggassstrasse wird in seiner heutigen Form belassen. Zusätzliche, respektive einschneidendere Massnahmen sind an dieser Stelle keine geplant. Anders sieht es beim Knoten Bierhübeli (Mittelstrasse) aus. Hier ist ein stufenweises Vorgehen vorgesehen. Erst wenn die in einer ersten Stufe geplanten Signalisationsmassnahmen zu wenig Wirkung entfalten, würden weitere bauliche Massnahmen (Poller Mittelstrasse) umgesetzt.
50	PSP Real Estate AG	Grundsätzlich begrüssen wir die geplanten Anpassungen bei der Verkehrs- und Fussgängerführung sowie die Erneuerungen der Schmutzwasserleitungen. Wir sind gerne bereit, für die Bauarbeiten im Fussgängerbereich die vorübergehende Beanspruchung von unserem Privatgrundstück	Die Stadt Bern wird auf die PSP zugehen und eine allfällige Landabtretung oder Dienstbarkeitsregelung besprechen. Hinweis: Die Schmutzwasserleitung wird nicht erneuert.

Baustein 3a Betriebskonzept			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		zu gewährleisten. Dabei muss jedoch Ihre Bauorganisation berücksichtigen, dass während der Bauarbeiten die Hauseingänge bei den oben genannten Liegenschaften jederzeit zugänglich sind. Dies gilt ebenso für die Lade1gänge unserer Mieter von „Sofacompany“ (Laupenstr. 10) und „Wonder Waffel“ (Laupenstr. 18A). Die Aussenfläche zur Laupenstrasse 18A ist zudem an den Ladenmieter vermietet (siehe Beilageplan). Allfällige Schadensansprüche seitens unserer Mieter, aufgrund der eingeschränkten Nutzung durch die Terrainbenutzung des Privatgrundstücks, müssten von Seiten Tiefbauamt übernommen werden. Einer dauerhaften Landabtretung an das Tiefbauamt stehen wir kritisch gegenüber. Wir empfehlen dem Tiefbauamt, die notwendigen Zugangsrechte auf unserem Grundstück mit einer Dienstbarkeit zu sichern. Bei einer Landabtretung müssten wir derzeit vorhandene Rechte im Grundbuch regeln, wie z.B. die Vordachauskragungen über öffentlichem Grund, Wegrechte zur Liegenschaft, Nutzungsrechte im Vorbereich etc.	
54	Universität Bern	Die Anlieferungsfrequenzen sind im Projekt Uni Muesmatt erhoben worden: 15 bis 20 Transportfahrzeuge pro Tag, davon 4 LW (7.5 bis 40 t), übrige sind Lieferwagen (3.5 t); zusätzlich 8 Lieferwagen für Mensa. Es stellt sich die Frage, ob eine Abstimmung mit der Verkehrsplanung Uni Muesmatt erfolgt ist. Diese sieht vor, dass die Anlieferung über die Baltzerstrasse erfolgt. Die Abfahrtsroute verläuft über die Depotstrasse an die Murtenstrasse. Allenfalls wird die Anlieferung über die Murtenstrasse und Bühlstrasse einfacher sein, dabei gilt es aber zu beachten, dass sich die Zu- und Wegfahrt auf der Bühlbrücke überschneiden.	Eine Abstimmung ist bisher nicht erfolgt. Die definierten Zu- und Wegfahrtsrouten sind mit den flankierenden Massnahmen weiterhin gewährleistet. Eine Anpassung der Routen kann bei einer allfälligen Umsetzung der Massnahme Bühlstrasse geprüft werden.
54	Universität Bern	Mittelstrasse43: Weil im Bierhübeli links abbiegen verboten ist, muss die Anlieferung über die Länggassstrasse und die stark beruhigte Mittelstrasse erfolgen. Es ist mit ca. 8 Anlieferungen, vornehmlich Lieferwagen (3.5t) täglich zu rechnen. Weiter wäre interessant, wie die Anlieferung der	Um das Länggassquartier vom zusätzlichen Verkehrsdruck zu schützen, sind flankierende Massnahmen an den Eintrittspunkten ins Quartier vorgesehen, so auch auf der Zufahrt via Länggassstrasse Nord. Entgegen dem

<b>Baustein 3a Betriebskonzept</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
		Migros heute funktioniert. Für die Mittelstrasse gibt es in dieser Variante keine andere Anfahrtsmöglichkeit. Wir empfehlen, die Anfahrt über das Bierhübeli für Anlieferungen zu ermöglichen.	Mitwirkungsprojekt ist die Dosierung neu am Knoten Länggassstrasse/Fabrikstrasse vorgesehen. Der Kreisel Bremgartenstrasse/Länggassstrasse wird in seiner heutigen Form belassen. Zusätzliche, respektive einschneidendere Massnahmen sind an dieser Stelle keine geplant. Anders sieht es beim Knoten Bierhübeli (Mittelstrasse) aus. Hier ist ein stufenweises Vorgehen vorgesehen. Erst wenn die in einer ersten Stufe geplanten Signalisationsmassnahmen zu wenig Wirkung entfalten, würden weitere bauliche Massnahmen (Poller Mittelstrasse) umgesetzt.
54	Universität Bern	UniS. / Hochschulstr. 6 / Hochschulstr. 4 inkl. Anlieferung Grosse Schanze / Gesellschaftsstr. 2: Die Universitätsgebäude oberhalb des Bahnhofs sind mit LKW durch den Bahnhof infolge Höhenbeschränkung nicht zu erreichen. Dies führt dazu, dass sämtliche Anlieferungen über die Länggassstrasse erfolgen müssen. Die täglichen Anlieferungsfrequenzen für die Mensa an der Gesellschaftsstrasse 2 und das Restaurant auf der Grossen Schanze dürften nicht zu vernachlässigen sein.	Die Anlieferung via die kleine Westtangente ist für LKW auch weiterhin nicht möglich. Als alternative Route steht zusätzlich zur Länggassstrasse auch die Stadtbachstrasse weiterhin zur Verfügung. Die Verkehrsprognosen zeigen, dass der zusätzliche Anlieferungsverkehr von dieser aufgenommen werden kann.
55	Bahnhof Parking AG	Das Kurzdossier äussert sich nicht zur Zufahrt in die Kleine Westtangente und damit zu den Parkieranlagen. Wie verhält es sich mit der Zufahrt in die Kleine Westtangente?	Die Zufahrt zur kleinen Westtangente und den Parkieranlagen wird durch das Projekt ZBBS nicht angepasst. Die heutige Situation bleibt bestehen.
57	Bern City West	Die Überbauung City-West beherbergt u.a. das Parkhaus City-West, mehrere Kinos, ein Hotel sowie mehrere öffentliche zugängliche Restaurationsbetriebe. Ihre Nutzer sowie Kunden erreichen das CityWest im Wesentlichen mittels Privatfahrzeug, ÖV, Velo und zu Fuss. Die Bauherrengemeinschaft City-West ist der Auffassung, dass zusätzliche Massnahmen zur Reduktion des Ziel- und Quellverkehrs aus wirtschaftlicher Sicht für die Stadt Bern, v.a. für den Wirtschaftsstandort Bern und dessen KMUs, und somit insbesondere auch für die Überbauung City-West und der darin be-	Die Erreichbarkeit der Stadt und des CityWest für den Wirtschaftsverkehr ist weiterhin gewährleistet, wenn auch teilweise über andere Routen. Das Betriebskonzept zeigt auf, wie die sehr knappe Verkehrsfläche optimale genutzt werden kann, indem die Verkehrsmittel entsprechend ihrer Flächeneffizienz priorisiert werden. Um die erwartete Zunahme im ÖV, insbesondere auch die Zunahme der Ein- und Aussteiger im Bereich Bubenbergrplatz/Hirschgraben, ohne Störung des Gesamtverkehrs bewältigen zu können, ist eine Reduktion des Motorfahrzeugverkehrs auf dem Bubenbergrplatz zwingend erforderlich.

<b>Baustein 3a Betriebskonzept</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
		heimateten KMUs, kontraproduktiv sind und zu massiven finanziellen Einbussen führen. Die Erreichbarkeit der Stadt und der Überbauung City-West für den Wirtschaftsverkehr ist weiterhin u1geschränkt zu gewährleisten. Die Gesellschafter der Bauherrengemeinschaft City-West sind überzeugt davon, dass Lösungen gefunden werden können, welche ein Nebe1ander von motorisiertem Individualverkehr, öffentlichen Verkehrsmitteln, Fussgängern und Velofahrern ermöglichen, ohne dass die geplante Reduktion des Motorisierten Individualverkehrs-Aufkommens durchgesetzt werden muss. Die Gesellschafter begrüssen grundsätzlich Massnahmen der Verbesserung des Zugangs zum Bahnhof der Stadt Bern und der Erhöhung der Attraktivität des Bahnhofumfeldes sind jedoch der Auffassung, dass auch der Erreichbarkeit der Stadt für den Wirtschaftsverkehr eine ebenso hohe Priorität einzuräumen ist.	
60	Kapitel Bollwerk & Crêperie La Chouette	Auch zwischen Bahnhofplatz und Bollwerk soll die Anzahl Spuren auf das absolute Minimum reduziert werden. Insbesondere für den Fussverkehr ist die Situation heute unbefriedigend und könnte durch breitere Trottoirs deutlich verbessert werden.	Der Abschnitt Bahnhofplatz - Bollwerk ist nicht Bestandteil des Projekts ZBBS, sondern wird in einer eigenständigen Planung entwickelt. Dabei wird der gesamte Strassenquerschnitt optimiert. Insbesondere soll die Fläche für zu Fuss Gehende und Velofahrende erweitert werden.
61	Restaurant O bolles KLG	Massnahmen zum Schutz des Länggassquartiers begrüssen wir. Zusätzlich müssten jedoch flankierende Massnahmen ergriffen werden, damit nur in geringem Masse Mehrverkehr von der «kleinen Westtangente» Richtung Lorraine entsteht. Diesen Mehrverkehr könnten wir akzeptieren, wenn er nicht durch das Bollwerk, sondern direkt über die Schützenmattstrasse fliesst.	Insgesamt entsteht kein Mehrverkehr im Bereich Lorraine. Zur Verkehrsführung im Bereich Henkerbrünnli/Schützenmatte/Bollwerk vgl. Antwort zu vorstehender Frage.
61	Restaurant O bolles KLG	Auch zwischen Bahnhofplatz und Bollwerk soll die Anzahl Spuren auf das absolute Minimum reduziert werden. Insbesondere für den Fussverkehr ist die Situation heute unbefriedigend und könnte durch breitere Trottoirs deutlich verbessert werden.	Der Abschnitt Bahnhofplatz - Bollwerk ist nicht Bestandteil des Projekts ZBBS, sondern wird in einer eigenständigen Planung entwickelt. Dabei wird der gesamte Strassenquerschnitt optimiert. Insbesondere soll die Fläche für zu Fuss Gehende und Velofahrende erweitert werden.

Baustein 3a Betriebskonzept			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
63	Amati Andrea	<p>Der Zugang für den motorisierten Individualverkehr von der Laupenstrasse sowie dem Bahnhofplatz in die Länggasse soll und muss für Bewohner der Länggasse durchgehend gewährleistet sein. In der Projektierung ist allerdings klar ersichtlich, dass dieser Zugang stark eingeschränkt werden soll. Ich als Bewohner der Länggasse kann und will das nicht unterstützen, dass ich bevormundet werde, in der Art, wie ich mein Zuhause erreiche. Hier muss unbedingt eine andere Lösung gefunden werden. Es wäre also auch nicht allzu tragisch, wenn die geplanten Massnahmen gar nicht umgesetzt würden.</p> <p>Ich sehe ein, dass der motorisierte Individualverkehr der Pendler so drastisch beschnitten, bzw. beschränkt würde, allerdings geht die Massnahme für die Länggasse-Bewohner (nicht die Pendler!) entschieden zu weit. Die Neugestaltung des Areals Hirschengraben (inkl. aller Bahnhofszugänge) ist auch ohne übertriebene und absolut unnötige Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr sinnvoll realisierbar! Leider wird wieder mal versucht, ein Päckchen zu schnüren, in welchem sinnlose Massnahmen, welche einzig und allein der Profilierung gewisser PolitikerInnen dienen, durch absolut gerechtfertigte und tolle Neugestaltungen zu verpacken und dem Volk in einer Abstimmung zu verkaufen. Dies ist wirklich nicht die feine Art, und absolut unnötig. Bitte erwägen Sie, die geplanten Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr zu überdenken und gegebenenfalls fallenzulassen. Danke.</p>	<p>Die Verkehrsmassnahmen ZBB reagieren auf die neue Situation mit der Bahnhofentwicklung und dem neuen Zugang Bubenberg. Die angesprochenen Beschränkungen für den MIV im Bereich Bubenbergplatz / Schanzenstrasse sind dafür zwingend notwendig. Priorität haben dabei der ÖV sowie der Fuss- und Veloverkehr und der Wirtschaftsverkehr im Bahnhofumfeld. Nur so können die zunehmenden Mobilitätsbedürfnisse im beschränkten Stadtraum zukunftsgerichtet bewältigt werden.</p>
63	Amati Andrea	<p>Die Länggassbewohner (mich eingeschlossen!) brauchen keinen weiteren sogenannten "Schutz"! Dieser Stadtteil ist bereits jetzt extrem verkehrsberuhigt (auch durch die baulichen Massnahmen, welche im Rahmen des Neufeldtunnels zusätzlich realisiert wurden). Jede weitere "Beruhigung" oder jeder weitere "Schutz" führt höchstens dazu, dass das Länggasse-</p>	<p>Die Verkehrsprognosen zeigen, dass im Jahr 2025 das Verkehrsaufkommen in der Länggasse auch mit ZBBS tiefer ist als heute. Die flankierenden Massnahmen in der Länggasse sind deshalb als Rückfallmassnahmen vorgesehen. Diese werden erst umgesetzt, falls die erwarteten Prognosen nicht eintreffen. Eine vorzeitige Umsetzung der flankierenden Massnahmen ist nicht geplant und notwendig.</p>



<b>Baustein 3a Betriebskonzept</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
		quartier immer wie schlechter erschlossen wird, was den Anwohnern definitiv kein Anliegen ist. Zudem möchte ich zu bedenken geben, dass man, wenn man in die Stadt zieht, dies bewusst tut. Eine Stadt ist nun mal ein Ballungsraum für Wohnen, Gewerbe, Verkehr, Nachtleben, usw. Falls man mit diesen ach so schlimmen Belastungen nicht umgehen kann, so soll man doch bitte einen Wegzug aus der Stadt in ein ländliches Einfamilienhaus in Erwägung ziehen. Kurzum: Weitere sogenannte "Schutzmassnahmen" für die Länggasse sind unnötig und übertrieben!	
63	Amati Andrea	Ein Bahnhof ist in jeder grösseren Stadt das pulsierende Zentrum. Zudem ist es ein Ort, an welchem oft Verkehrsmittel gewechselt werden. Da gehört - auch wenn es gewissen realitätsfernen Personen nicht passt - auch das Umsteigen aufs oder vom Auto dazu.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
64	Belli Dino	Als Taxifahrer bin ich verpflichtet immer den kürzesten Weg zu nehmen. Dies wird dann nicht mehr möglich sein. Sonderregelung für Taxi.	Wie bereits heute gelten für die Taxis in der Stadt Bern auch in Zukunft Verkehrsregelungen wie "Einbahnstrasse", welche eingehalten werden müssen und damit den "kürzesten Weg" definieren.
64	Belli Dino	Wenigstens nebst Polizei Sano und Feuerwehr sollten auch Taxis mehr Rechte bekommen	Eine Nutzung der ÖV-Spur durch Taxis ist nicht vorgesehen.
65	Bernhard Ueli	Wir betrachten die von Ihnen vorgeschlagenen Massnahmen nicht nur aus der Optik des Verkehrs, sondern aus einer gesamtheitlichen Entwicklungsperspektive des Perimeters rund um die Schützenmatte. Im Rahmen des partizipativen Planungsprozesses Schützenmatte hat sich das Begleitgremium namentlich auf folgende Zielsetzungen geeinigt: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der motorisierte Individualverkehr soll nachhaltig reduziert und beruhigt werden.</li> <li>• Die Schützenmatte wird durch multifunktionale Nutzungen attraktiver. Die Hodlerstrasse wird zum Boulevard (Kulturmeile) aufgewertet.</li> <li>• Eine bessere Anbindung der Schützenmatte an die Innenstadt ist vor-</li> </ul>	Die 2015 im Rahmen der Verkehrsstudie Schützenmatte als vielversprechende Variante diskutierte Verkehrsführung "Entlastung Bollwerk" mit je Gegenverkehr auf der Schützenmattstrasse und der Neubrückstrasse erwies sich bei der weiteren Konkretisierung im Rahmen ZBB als nicht möglich. Der Grund lag in der Überlastung des Knotens Henkerbrännli. Im Bereich Bollwerk wird mit dem Betriebskonzept ZBB dennoch eine Entlastung prognostiziert, und so ist im Bereich der Schützenmatte die Spurreduktion analog der ursprünglichen Variante "Entlastung Bollwerk" vorgesehen, mit Modifikationen bei der Veloführung. Der Bereich Bollwerk soll mit Tempo 30 signalisiert werden. Eine Begeg-

Baustein 3a Betriebskonzept			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		<p>dringlich. Die Querungsbereiche für den Langsamverkehr müssen optimiert werden.</p> <p>Im Planungsprozess Schützenmatte eröffnete die Metron-Verkehrsstudie neue Handlungsspielräume, um diese Zielsetzungen erreichen zu können (siehe Ergebnisbericht 4. Begleitgremium vom 19. Mai 2015). So sah die Variante "Entlastung Bollwerk" eine Öffnung der Neubrück- und Schützenmattstrasse für den Gegenverkehr vor. Dadurch würden das Bollwerk und die Neubrückstrasse stark entlastet und die Trennwirkung Richtung Innenstadt reduziert.</p> <p>Die in der nun vorliegenden Mitwirkungsaufgabe vorgesehenen Massnahmen für die Neuorganisation des Verkehrs im Perimeter Henkerbrünli / Bollwerk gehen aus Sicht unseres Vereins zwar in die richtige Richtung, namentlich was die Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr und den Veloverkehr betreffen, sie erfüllen aber unsere Vorstellungen wie auch die Zielsetzungen des partizipativen Planungsprozesses Schützenmatte bei Weitem nicht.</p> <p>Als Eigentümer der Liegenschaft Bollwerk 35 plädiere ich deshalb für weitergehende Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Verkehrsvariante "Entlastung Bollwerk" mit einer Öffnung der Neubrück- und Schützenmattstrasse für den Gegenverkehr ist umzusetzen. Damit kann der motorisierte Individualverkehr zwischen Bollwerk und Schützenmatte zusätzlich reduziert werden.</li> <li>• Die Strassenfläche für den motorisierten Verkehr muss und kann beim Bollwerk reduziert werden. Schon mit der in der Mitwirkungsvorlage prognostizierten Verkehrsmenge sind zwei Fahrspuren Richtung Lorraine (Linksabbiegerspur Schützenmattstrasse plus Fahrspur Lorrainebrücke) unnötig, eine Fahrspur würde genügen.</li> </ul>	<p>nungszone wird im Rahmen Betriebskonzept ZBBS jedoch als nicht zweckmässig beurteilt.</p> <p>Die Hodlerstrasse liegt nicht im Projektperimeter Betriebskonzept ZBBS.</p> <p>Die zwei Fahrspuren stadtauswärts braucht es, weil sonst der Knoten Lorrainestrasse längere Wartezeiten für alle aufweist (inkl. Bus-, Velo- und Fussverkehr): Dank der Linksabbiegespur in Richtung Henkerbrünli kann die Lorrainebrücke in beide Richtungen gleichzeitig Grün erhalten. Dies wäre nicht möglich ohne Linksabbiegespur. Eine weitere Verbreiterung des Trottoirbereichs ginge zu Lasten der Veloumfahrung der Haltestelle.</p>

<b>Baustein 3a Betriebskonzept</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Bereich Bollwerk/Schützenmatte wird als Begegnungszone signalisiert (Tempo 20 mit Fussgängervortritt) und zur Flanier- und Begegnungszone umgestaltet und belebt. Dadurch wird die Trennwirkung reduziert und der Querungsbereich für den Langsamverkehr verbessert.</li> <li>• Der Trottoirbereich beim Bollwerk soll markant vergrössert und auch für Nutzungen im Sinne einer Flanier- und Begegnungszone verwendet werden können.</li> </ul>	
65	Bernhard Ueli	Auch zwischen Bahnhofplatz und Bollwerk soll die Anzahl Spuren auf das absolute Minimum reduziert werden. Insbesondere für den Fussverkehr ist die Situation heute unbefriedigend und könnte durch breitere Trottoirs deutlich verbessert werden.	Dieser Bereich ist nicht Bestandteil des ZBB-Perimeters und somit nicht Projektbestandteil. Der Handlungsbedarf ist aber durchaus bekannt, und Verbesserungen werden u.a. im Rahmen Ausbau Veloinfrastruktur sowie im Zuge der Entwicklung im Bereich Bollwerk 2-8 geprüft. Das formulierte Anliegen wird entsprechend weitergeleitet.
67	Drzimalla Paul	Autobahnzubringer Neufeld, teilgesperrte Neubrückstrasse – wie viel Schutz braucht das Länggassquartier noch? Irgendwo muss der Verkehr hin; und die Stadt Bern besteht noch aus ein paar anderen Quartieren.	Die flankierenden Massnahmen im Länggassequartier sind als Rückfallebene (vorbehaltene Massnahme) geplant. Eine profilaktische Umsetzung der Massnahmen ist nicht vorgesehen.
67	Drzimalla Paul	Dass die Situation für Fuss- und Veloverkehr heute nicht optimal ist: unbestritten. Nur wo genau soll der MIV hingelenkt werden? Auf die einspurige Stadtbachstrasse und den Schanzentunnel? Erinnert sich noch jemand an das Nadelöhr während des Bahnhofumbaus? Ausserdem geht der Verkehr über den Bahnhofplatz nicht nur West-Nordost, sondern auch von/nach Süden. Das alles über den Inselplatz lenken, wo gerade tüchtig Kapazitäten ausgebaut werden, die wohl tendenziell auch nicht zu weniger Verkehr führen werden?	Neben der inneren Umleitungsrouten (Stadtbachstrasse - kleine Westtangente) soll der Verkehr auf die beiden äusseren Umleitungsrouten (Autobahn & Bremgartenstrasse) verlagert werden. Zudem wird der Bahnhofplatz nicht komplett gesperrt. Die heutigen Verkehrsprognosen zeigen, dass der Verkehr mit den ZBB-Massnahmen abgewickelt werden kann. Zur Prüfung der Massnahmen wird zudem ein Monitoring durchgeführt, welches es ermöglicht, bei Bedarf weitere Massnahmen zu treffen.
67	Drzimalla Paul	Entweder, oder: Eine Fussgängerunterführung zu bauen und gleichzeitig den MIV zu halbieren scheint übers Ziel hinausgeschossen. Zudem: s.o.	Für den Bahnhof Bern ist eine Zunahme des Personenaufkommens von rund 40% prognostiziert. Zusätzlich wird ein neuer Bahnhofszugang beim Bubenbergzentrum erstellt. Damit das zukünftige Personenaufkommen abgewickelt werden kann, ist eine Personenunterführung sowie eine Halbierung des MIV notwendig.

<b>Baustein 3a Betriebskonzept</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
67	Drzimalla Paul	Siehe oben: «...würde dies grossflächige Massnahmen mit Auswirkungen auf das Strassennetz in der ganzen Stadt Bern erfordern...» – und das wofür? Wirkliche Aufenthaltsqualität bietet der Bahnhofplatz auch dann nicht, zumal Fussgänger immer noch vom 11er-Bus und dem Veloverkehr gequert werden.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
70	Flury Andreas	Grundsätzlich kann es nicht sein, dass aus Zeitgeist-Gründen mit Scheuklappen ideologische Planung gemacht wird. Für die nächsten Generationen sollte vorausgedacht und geplant werden, ohne Vorurteile müssen alle Optionen und Szenarien auf den Tisch gelegt und diskutiert werden. In den 60er bis 80er Jahren war die Auto-Euphorie mit den bekannten Folgen. Jetzt sollte aber nicht eine gegenläufige Euphorie ähnliche Beschränkungen zementieren.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
70	Flury Andreas	Um alle Optionen offen zu halten, darf die geplante "Velobrücke" / "Panoramabrücke" ins Viererfeld keinesfalls als Velobrücke geplant und gebaut werden. Wenn man schon sehr viel Geld für eine neue Aaretal-Hochbrücke ausgeben will, dann nur für eine Brücke funktional analog zur Kornhausbrücke resp. Kirchenfeldbrücke (aber natürlich nicht Monbijoubücke). Sonst vergibt sich die Stadt eine einmalige Städtebauliche und v.a. auch Verkehrsplanerische Chance. [...] Wenn man schon sehr viel Geld für eine neue Aaretal-Hochbrücke ins Viererfeld ausgeben will, dann nur für eine Brücke funktional analog zur Kornhausbrücke resp. Kirchenfeldbrücke.	Die Velobrücke ist nicht Bestandteil des Projekts "Verkehrsmassnahmen ZBB Stadt". Diese Fragestellung ist im Rahmen des Projekts «Fuss- und Veloverkehrsverbindung Breitenrain – Länggasse» zu klären.
70	Flury Andreas	Zudem ist die Variante "Schanzentunnel" erneut zu diskutieren und zu prüfen.	Für die Prüfung einer Variante Schanzentunnel besteht kein politischer Auftrag. Ein solcher Tunnel könnte unmöglich bis 2025 realisiert werden und ist daher keine Alternative. Das Verkehrskonzept zeigt auf, dass das Verkehrssystem auch ohne eine solche sehr teure neue Strasse funktionieren kann.

<b>Baustein 3a Betriebskonzept</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
71	Fuchs Philipp	Wenn es denn möglich ist. Ich glaube das hehre Ziel der Stadt mit der Halbierung des MIV ist etwas zu hoch gegriffen und nicht realisierbar. Die Lösung sollte deshalb auch mit einem Verkehr funktionieren, der den heutigen Belastungen plus/minus entspricht.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
72	Galizia Michele	Die Mehrbelastung der Mittelstrasse, die sich in den letzten Jahren erfolgreich zu einem (bis anhin fehlenden) Quartiermittelpunkt entwickelt hat ist nach Möglichkeit zu verhindern	Die Verkehrsprognosen zeigen, dass im Jahr 2025 das Verkehrsaufkommen in der Länggasse auch mit ZBBS auf der Mittelstrasse tiefer ist als heute (heute 3'570 Fz. pro Tag / Prognose 1'800 Fz. pro Tag). Die Mittelstrasse wird somit auch in Zukunft ein Quartiermittelpunkt bleiben. Bei Bedarf stehen zudem flankierende Massnahmen zur weiteren Verkehrsreduktion im Länggassequartier bereit.
74	Gunsch Matthias	Auch hier: Ohne weiterführende Massnahmen (Verkehr vermeiden statt lenken, also Road-Pricing stark nach Anzahl Nutzenden abgestuft) gibt es auch hier einen Flickenteppich. Ziel sollte sein, dass die Stadt Bern generell nur sehr wenig Zielverkehr anzieht.	Die Einführung von Road-Pricing ist eine Frage, die auf gesamtschweizerischer Ebene geregelt werden muss, zur Zeit besteht dazu keine rechtliche Grundlage. Das Projekt ZBB hat den Zweck, das Angebot im öffentlichen Verkehr massgeblich zu verbessern und damit den Verkehr in die Stadt Bern auf den ÖV zu verlagern.
74	Gunsch Matthias	Der MIV sollte meines Erachtens im gesamten Bahnhofspereimeter nur für Taxis, etc erlaubt sein.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
75	Haas Jean-Marc	Wieviel verkehrsbehindernden Mist will diese überhebliche, arrogante und so unglaublich unbeliebte (warum wohl wurde Alec von Graffenried Stapi...) Frau Wyss mitsamt ihrem rotgrünen Filz in ihrer, leider noch viel zu langen, Amtszeit noch anzetteln?	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
75	Haas Jean-Marc	Betriebskonzept: Solchen Mist kann ich beim besten Willen in keiner Weise unterstützen!!!	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
75	Haas Jean-Marc	Schrottidée!	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
78	Krebs Philipp	Ist es nicht möglich den Verkehr zu reduzieren und so umzuleiten, dass die Quartiere nicht belastet werden. Wo lebt ihr denn?	Der Bahnhof Bern ist eine der grössten ÖV-Drehscheiben der Schweiz. Die Prognosen sehen ein Passagierwachstum von ca. 40% vor. Um dieses erhöhte Passagieraufkommen verträglich abwickeln zu können, ist eine Fo-

<b>Baustein 3a Betriebskonzept</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
			kussierung auf flächenverträgliche Verkehrsmittel notwendig. Das MIV-Aufkommen muss deshalb im Raum Bahnhof reduziert werden. Für den Autoverkehr stehen weiterhin die innere und die äussere Umleitungsrouten zur Verfügung. Auch ist die Erschliessung des Bahnhofs gewährleistet. Schleichverkehr in den Quartieren wird mittels geeigneter flankierender Massnahmen unterbunden.
78	Krebs Philipp	Wieder alle gegen das Auto. Wo sind die Taxiplätze? So schlaueingordnet wie bei der Welle? Oder keine Planung wie bei Stadion!	Die Taxiabstellplätze bei der Welle bleiben bestehen. Neue Taxiplätze im Bereich des Zugangs Bubenberg können aufgrund des Platzbedarfs der verschiedenen Nutzungsgruppen (Fussverkehr/Velo/ÖV/MIV) nicht erstellt werden.
78	Krebs Philipp	Vergesst einfach nicht grosszügige taxistandplätze zu machen. Dort wo die Menschen sind und nicht wie bei Stadttheater, oder Viktoriaplatz	Die Taxiabstellplätze bei der Welle bleiben bestehen. Neue Taxiplätze im Bereich des Zugangs Bubenberg können aufgrund des Platzbedarfs der verschiedenen Nutzungsgruppen (Fussverkehr/Velo/ÖV/MIV) nicht erstellt werden.
81	Laub Carla	Achse Laupenstrasse-Schanzenstrasse stadtauswärts: Wie soll hier der Velofahrer abbiegen? Bitte besser führen. Die aktuelle und neue Lösung: über die mittlere Spur mit dem Autoverkehr in Richtung Länggasse – ist für die Velofahrenden ungeschickt gelöst. In diesem neuen Plan ist diese Möglichkeit gar nicht gezeichnet. Kann man nicht via Ampel beim Hirschengraben?	Das Linksabbiegen ist im Projekt über die neu geschaffene Umweltspur möglich. Ein "indirektes Linksabbiegen", wie Sie es vorschlagen, wird aktuell nicht angeboten, kann aber geprüft werden.
81	Laub Carla	Achse Schanzenstrasse-Laupenstrasse und Bahnhofstrasse: Kann man den Velofahrenden nicht in einer Spur führen und erst vorne bei der Ampel trennen? Bevorzugt am Strassenrand und nicht in der Strassenmitte.	Eine Spuraufteilung und damit die Möglichkeit einer alternativen Anordnung wird im Rahmen Bauprojekt geprüft.
81	Laub Carla	Achse Laupenstrasse stadtauswärts. Bitte Velofahrende nicht zwischen Bus und Autos klemmen.	Die Velofahrenden werden auf einem Radstreifen von 2.0m Breite grosszügig um den haltenden Bus geführt. Alternativ müssten die Velofahrenden hinter den wartenden Personen auf dem Busperron über eine Umfahrung geleitet und in einer komplizierten Form wieder auf die Laupenstrasse zurückgeführt werden.

<b>Baustein 3a Betriebskonzept</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
85	Ozdemir Ali	Durch eine Erweiterung des Tunnels unter dem Universitätsgebäude, könnte für den motorisierten Individualverkehr sicher auch eine optimale Lösung gefunden werden.	Aufgrund der Verkehrsprognosen auf der Stadtbachstrasse (Verkehrsabnahme auch mit ZBBS gegenüber heute) besteht zurzeit kein Bedarf für eine Erweiterung der kleinen Westtangente.
85	Ozdemir Ali	Durch die Erweiterung des Bahnhofs sowie des Tramnetzes und der Idee einer 2. Tramachse sollte ein autofreier Bahnhofplatz überprüft werden.	Mit dem Auftrag des Stadtrats, eine Situation Bubenbergplatz ohne MIV zu prüfen, wird dem Anliegen nachgekommen. Es muss darauf hingewiesen werden, dass aber weiterhin der öffentliche Verkehr, ein Teil des Wirtschaftsverkehrs und der Veloverkehr über den Bubenbergplatz fahren werden.
86	Schlapbach Walter	Betriebskonzept: Verkehrsverlagerung bringt nichts	
88	Schweizer Jürg	Die Fragen müssen in grösserem Zusammenhang beurteilt werden, aus der "Perspektive 2035", d.h. im Rahmen einer ganzheitlichen städtebaulichen Konzeption, wie sie in den aufgelegten Unterlagen angetönt sind. Der Bau eines zweiten Bahnhofkopfes ist eine wichtige städtebauliche Aufgabe, die die Beseitigung der Bauten Bubenbergzentrum erheischt. Es geht darum, eine würdige Empfangssituation mit dem nötigen Platz zu schaffen, der Bau eines "Mauselochs" genügt nicht. Die Gesamtgestaltung ist durch ein qualifiziertes Verfahren sicherstellen.	Die Stadt Bern wird im Rahmen des Verfahrens "Stadtraum Bahnhof" eine Gesamtsicht erarbeiten. Die Resultate des qualitätssichernden Verfahrens Hirschengraben werden in diese Betrachtung aufgenommen, und es wird ein Zielbild für die Zukunft erarbeitet.
89	Stotzer Christoph	Die Reduktion des MIV auf der Laupenstrasse wird eine drastische Steigerung des Verkehrsvolumens auf der Stadtbachstrasse nach sich ziehen. Nebst der Sicherheit werden die Emissionen (Lärm & Abgase) zunehmen. Die Stadtbachstrasse wird keine zusätzlichen ~8000 Fahrzeuge pro Tage aufnehmen können, bereits heute ist sie zu den abendlichen Stosszeiten bisweilen total überlastet und Rückstaus von der Einmündung Bühlstrasse bis weit Richtung Bahnhof sind keine Seltenheit. Anstelle das moderne Lösungen zur effektiven Reduktion des MIV gesucht werden, wird der Verkehr einmal mehr einfach an einen anderen Ort verlagert - definitiv eine veraltete Strategie. Eine verpasste Chance, schade!  Eine moderne Lösung wäre die folgende:	Die Verkehrsprognosen gehen – entsprechend der Entwicklung in den vergangenen Jahren – von einer Abnahme des Motorfahrzeugverkehrs in der Stadt Bern aus. Eine Verlagerung von 8'000 Fahrten auf die Stadtbachstrasse ist somit nicht notwendig. Aufgrund des Trends der generellen Verkehrsabnahme wird auf der Stadtbachstrasse sogar mit ZBBS eine Verkehrsreduktion gegenüber heute erwartet. Das Umsetzen von Road-Pricing-Massnahmen liegt nicht im Kompetenzbereich der Stadt Bern. Zurzeit sind hierzu keine rechtlichen Grundlagen vorhanden.

<b>Baustein 3a Betriebskonzept</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Durchfahrt durch den Kernperimeter (gem. Abbildung 2 des Konzeptsberichts Betriebskonzept) wird kostenpflichtig -&gt; Road Pricing</li> <li>- Als kostenfreie Alternativen stehen die Achse Bremgartenstrasse - Neufeldtunnel - Tiefenastrasse sowie die Autobahn zu Verfügung.</li> </ul>	
89	Stotzer Christoph	Das Grundprinzip ist in Ordnung, die Massnahmen die zur Erreichung des Zieles getroffen werden sind aber völlig ungeeignet. Es darf nicht sein, dass der Verkehr von einer Vierspurigen Haupteinfallstrasse auf eine zweispurige Wohnstrasse verlagert wird, das mach weder Städte- noch Verkehrsplanerisch sinn. Die ~8000 Fahrzeuge werden nicht einfach nicht mehr in oder durch die Stadt fahren.	Die Stadtbachstrasse als Teil der Verlagerungsrouten wird gemäss Prognose gegenüber heute entlastet (heute ca. 7'850 Fahrten pro Werktag, mit ZBBS ca. 6'000 Fahrten pro Werktag). Der Verlagerungsverkehr überlagert sich mit einer generellen Tendenz der MIV-Abnahme, welche auch der Zielsetzung des STEK entspricht. In der Bilanz resultiert also eine leichte Verkehrsabnahme.
89	Stotzer Christoph	Leider ist der Schutz unvollständig, die Bewohner des Stadtbachquartiers werden künftig von einer Blechlawine überrollt. Auf die sogenannte innere Umleitungsrouten muss zu Gunsten von nachhaltigeren Alternativen vollständig verzichtet werden, zum Schutz des Stadtbachquartiers.	Die Stadtbachstrasse als Teil der Verlagerungsrouten wird gemäss Prognose gegenüber heute entlastet (heute ca. 7'850 Fahrten pro Werktag, mit ZBBS ca. 6'000 Fahrten pro Werktag). Der Verlagerungsverkehr überlagert sich mit einer generellen Tendenz der MIV-Abnahme, welche auch der Zielsetzung des STEK entspricht. In der Bilanz resultiert also eine leichte Verkehrsabnahme. Es entsteht keine Mehrbelastung für die Bewohnenden des Stadtbachquartiers.
89	Stotzer Christoph	Gibt es Prognosen zum zusätzlichen Verkehrsaufkommen in der Stadtbachstrasse? In den Unterlagen konnten leider keine Angaben dazu finden.	Ja, es bestehen Prognosen für die Stadtbachstrasse. Heute verkehren 7'850 Fahrzeuge an einem durchschnittlichen Werktag durch die Stadtbachstrasse. Aufgrund des Trends der generellen Verkehrsabnahme in der Stadt Bern rechnen die Verkehrsprognosen für die Stadtbachstrasse im Jahr 2025 mit dem Projekt ZBBS mit 6'000 Fahrzeugen pro Werktag. Der Verkehr nimmt somit auf der Stadtbachstrasse auch mit ZBBS ab (vgl. Konzeptbericht Betriebskonzept, Seite 42).
90	Theiler Luzius	Bevor Detailmassnahmen zur Verkehrsführung beschlossen werden, muss eine befriedigende städtebauliche Gestaltung gefunden werden. Deshalb keine Antwort zu den Massnahmen.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.



<b>Baustein 3a Betriebskonzept</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
91	Vögeli Dominic	Im gesamten Stadtgebiet wird der motorisierte Individualverkehr immer mehr eingeschränkt. Es geht aus meiner Sicht vergessen, dass es auch in der Stadt Personen gibt, welche auf das Auto angewiesen sind. Seien dies Firmen, Piktettdienst, oder auch Privatpersonen, welche aus diversen Gründen auf ein Auto angewiesen sind. Daher wird es auch in Zukunft bei der jetzigen Verkehrsführung in der Stadt Bern nicht möglich sein, die Stadt autofrei zu gestalten. Bei der Planung wird nicht berücksichtigt, dass die Stadt Bern keine funktionierende und dafür ausgelegte Umfahrungsmöglichkeit gibt. Der Nord-Süd Verkehr wird sich in die Quartiere verlagern, welche auch nicht für diese Verkehrsmenge ausgelegt sind. Mir fehlt eine langzeitige Planung, welche ein Verkehrskonzept beinhaltet, bei welchem eine entsprechende Achse um die Innenstadt geplant wird. Diese Achse muss flüssigen (=sicheren) Verkehr sichern und sowohl die Innenstadt, die Quartiere wie auch die Autobahn erreichen. Mit der bestehenden Infrastruktur ist eine solche Achse jedoch nicht möglich. Sobald es eine solche Achse gibt, wird sich der Verkehr automatisch aus der Stadt verlagern. Sofern der Autofahrer nicht mit Rotlichwellen und 30er Zonen gebremst wird.	Die langfristige Verkehrsplanung ist Bestandteil des Stadtentwicklungskonzepts (STEK). Die Verkehrsmassnahmen ZBB sind darauf ausgerichtet. Das übergeordnete Ziel ist, die wachsenden Mobilitätsbedürfnisse stadtverträglich sicherzustellen. Dies ist nur möglich, wenn Wege vermehrt mit flächensparenden Verkehrsmitteln (ÖV, Fuss-/Veloverkehr) zurückgelegt werden. Der nach wie vor notwendige MIV soll gewährleistet werden. Die Verkehrsmassnahmen ZBB sind auf diese Ziele und Randbedingungen ausgerichtet.
91	Vögeli Dominic	Wie bereits erwähnt. Verlagerung des Verkehrs in Quartiere, welche diesen Verkehr auch nicht aufnehmen können.	Um allfällige Verlagerungen zu erkennen, ist ein Monitoring vorgesehen. Zum Schutz der Quartiere können bei Bedarf zudem flankierende Massnahmen umgesetzt werden. Von einer Verlagerung in die Quartiere ist somit nicht auszugehen.
91	Vögeli Dominic	Die Verkehrsplanung sieht vor den motorisierten Individualverkehr aus der Innenstadt zu verbannen. Dies kann nur funktionieren, wenn es eine alternative gibt, welche nicht ein Mehrfaches der Zeit benötigt. Der Verkehrsfluss aller Verkehrsteilnehmer muss gewährleistet sein. Dies ist nicht nur ein Sicherheitsaspekt, sondern auch ein ökologischer Aspekt. Autos, welche alle 100 Meter vor Roten Ampeln stehen, verursachen ein Mehrfaches	Das Projekt ZBBS sieht keine Sperre der Innenstadt für den MIV vor. Das Einführen eines Stop-and-go Betriebs ist nicht das Ziel des Projekts. Eine Dosierung soll möglichst am Rand passieren. Damit wird eine flüssige Fahrt im Zentrum ermöglicht. Das Projekt ZBBS hat zudem keinen Einfluss auf Parkplätze in der Stadt Bern.

<b>Baustein 3a Betriebskonzept</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
		an Emissionen. Es muss auch berücksichtigt werden, dass es aus mehreren Gründen immer motorisierten Individualverkehr in der Stadt Bern haben wird. Dieser wird auch immer Parkplätze benötigen. Dies muss in der Planung unbedingt mehr berücksichtigt werden.	
92	Wyler Regula	Wenn man nur das Velo im Kopf hat plant man so! Es gibt noch Anwohner und Fussgänger!	
92	Wyler Regula	Die Halbierung des MIV auf dem Bubenbergplatz führt zu einer Verschiebung des Verkehrs in die Wohnquartiere. Am Bubenbergplatz hat es Geschäfte, Büros, Arztpraxen etc und nur wenige Wohnungen. Unser Quartier, das Stadbachquartier sollte verkehrsberuhigt werden, so wurde die Stadbachstrasse mit Tempo 40 und Pollern beruhigt, die Seitenstrassen mit Tempo 20 etc. Nach wie vor ist der Verkehr beachtlich und in den Stosszeiten stehen die Fahrzeuge. Als Fussgängerin werde ich bei der Ausfahrt des Bahnhoftunnels täglich fast überfahren, weil mich die Autofahrer, die nach links schauen nicht sehen und nach dem Tunnel aufs Gas drücken anstatt vor dem Fussgängerstreifen zu bremsen. Wenn ich dann auf dem schmalen mir verbleibenden Trottoir an den Velos vorbei zur Welle hinaufkomme und an dieser (Zitat)Schnittstelle zwischen SBB-Quartier- und Stadtreinigung nicht in Erbrochens getreten bin, kann ich dann die Schanzenstrasse zur Post mit dem Einkaufswagen übers Trottoir ohne Absenkung überqueren etc. In Ihrem Bericht wird nur die Sorge um die Länggasse ausgedrückt, vom Stadbach, der Schmutzdecke bei der Welle redet niemand.	Wird zur Kenntnis genommen
92	Wyler Regula	Fuss- und Veloverkehr kann man nicht in einem gemeinsamen Begriff zusammenfassen. Ich werde als ältere Fussgängerin so oft fast überfahren, dass für mich der Veloverkehr schon fast zum motorisierten Verkehr gehört.	Die Begrifflichkeit wird überprüft. Die Sicherheit der zu Fuss Gehenden hat einen hohen Stellenwert im Projekt. So werden die Grünzeiten der zu Fuss Gehenden bei den Lichtsignalanlagen so festgelegt, dass auch langsamere zu Fuss Gehende den gegenüberliegenden Strassenrand bei "Grün" erreichen können.

Baustein 3a Betriebskonzept			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
95	Geroni Gianfranco	Quartierschutz Länggasse: Wo soll der motorisierte Verkehr fahren????	Die Länggasse ist wie bisher via die Bremgartenstrasse, Länggassstrasse, Bühlstrasse, Depotstrasse sowie Mittelstrasse erschlossen. Die flankierenden Massnahmen werden erst bei Bedarf umgesetzt. Auch mit den flankierenden Massnahmen ist die Erschliessung durch den MIV gewährleistet.
96	Graf Daniel	Es müssen sinnvolle Massnahmen für den Individualverkehr getroffen werden. Die Umleitung über die Stadtbachstrasse wäre ein Ansatz. Da dort aber bereits erhebliche Langsam-Massnahmen getroffen sind wird das keine gute Lösung sein. Und den MIV total "abzuwürgen" ist einfach keine Lösung. Das hat die Altstadt von Burgdorf beispielhaft gezeigt. Die dortige Totalsperrung des MIV vor vielen Jahren hat dazu geführt, dass in der Altstadt kein "Leben" mehr existiert.	Der Stadtrat hat die Vorgabe gemacht, den Verkehr auf dem Bubenbergplatz auf max. 50% des Niveaus von 2015 zu reduzieren ( <i>effektiv erforderliche Reduktion: rund -60%</i> ). Diese Vorgabe wurde im Betriebskonzept umgesetzt, entsprechend wurden die Umleitungsrouten definiert. Das aktuelle Betriebskonzept ermöglicht eine funktionierende Verkehrsführung inkl. MIV.
98	Kläy Michel	Das Projekt ist einseitig und diskriminiert den motorisierten Individualverkehr! Personen aus ländlichen Gebieten sind auf ein Auto angewiesen um den Arbeitsweg damit bewältigen zu können. Mit der geplanten Massnahme wird der Schleichverkehr in die Quartiere umgeleitet. Es benötigt Massnahmen für Auto und Velo!	Der Bahnhof Bern ist eine der grössten ÖV-Drehscheiben der Schweiz. Die Prognosen sehen ein Passagierwachstum von ca. 40% vor. Um dieses erhöhte Passagieraufkommen verträglich abwickeln zu können, ist eine Fokussierung auf flächenverträgliche Verkehrsmittel notwendig. Das MIV-Aufkommen muss deshalb im Raum Bahnhof reduziert werden. Für den Autoverkehr stehen weiterhin die innere und die äussere Umleitungsrouten zur Verfügung. Auch ist die Erschliessung des Bahnhofs gewährleistet. Schleichverkehr in den Quartieren wird mittels geeigneter flankierender Massnahmen unterbunden. Die Veloführung wird zudem verbessert. Es werden verbreiterte Velostreifen erstellt. Auf der Neubrückestrasse kann der Veloverkehr zudem neu im Gegenverkehr geführt werden. Von einer Diskriminierung des MIV kann nicht gesprochen werden.
98	Kläy Michel	Das ist die halbe Wahrheit. Es wird so versucht die Autos verschwinden zu lassen bzw. ein autofreier Bahnhof zu planen. Weiter siehe Punkt 3a.	Das Betriebskonzept für ZBB Stadt sieht aktuell keinen autofreien Bahnhofplatz vor. Mit dem Auftrag des Stadtrats (SRB Nr. 2018-189 vom 26. April 2018) wird geprüft, unter welchen Voraussetzungen ein autofreier Bahnhofplatz umgesetzt werden könnte. Die Resultate sollten Ende 2019 vorliegen.

<b>Baustein 3a Betriebskonzept</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
98	Kläy Michel	Die Länggasse soll / muss mit dem Auto erreichbar sein. Einige Arbeitsstellen werden von Personen aus ländlichen Gebieten ausgeübt und die haben keine andere Möglichkeit dies zu erreichen.	Die Länggasse wird weiterhin für Anwohnende und den "Wirtschaftsverkehr" erreichbar sein.
98	Kläy Michel	Die Erneuerung des Bahnhofs und deren Zugänge sind definitiv nötig. Leider ist das Projekt aus meiner Sicht einseitig und nur im Interesse für Velo sowie Fussgänger geplant. Seitens Stadt wird Toleranz für Randständige gefordert, doch leider im gleichen Zuge werden Unternehmer, auswärtige Arbeitnehmer oder Personen die auf ein Fahrzeug angewiesen sind diskriminiert. Ich erwarte von einer Stadt Bern ein Konzept, dass wie ihre geforderte Politik mit Toleranz und in den Interessen aller Gruppen umgesetzt wird.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
101	Pestalozzi Pierre	Priorisierung ÖV und Langsamverkehr im Bahnhofumfeld ist unabdingbar. Das Ausmass der per 2025 angepeilten MIV-Reduktion (auf DTV 5'900) auf dem Bubenbergrplatz/Bahnhofplatz erscheint jedoch politisch nicht klug und sachlich unnötig → Reduktion auf DTV 8'000 wäre vorerst (Zielhorizont 2025) ausreichend, zumal der MIV seit längerem ohnehin um Ø 3% abnimmt.	Damit der Fuss- und Veloverkehr priorisiert und die Fahrplanstabilität des ÖV gewährleistet werden kann, ist für die Funktionalität des Knotens Bubenbergrplatz eine MIV-Reduktion auf 5'900 DWV notwendig. Die vom Stadtrat geforderte Halbierung des Verkehrsaufkommens reicht hierfür nicht aus.
101	Pestalozzi Pierre	Tempo 30 auf der ganzen Achse Laupenstrasse (ab Knoten Belpstr.) - Bubenbergrplatz - Bahnhofplatz - Bollwerk (bis Knoten Hodlerstr.) anzustreben.	Die Einführung von Tempo 30 wird im Projektperimeter geprüft. Im Bereich der Laupenstrasse sowie der Achse Bahnhofplatz – Bollwerk laufen separate Abklärung unabhängig vom Projekt zur Temporeduktion.
101	Pestalozzi Pierre	Halbierung gegenüber Zustand 2015 (DTV 15'600) heisst DTV 7'800 (und nicht 5'900, wie im Kurzbericht genannt).	Damit der Fuss- und Veloverkehr priorisiert und die Fahrplanstabilität des ÖV gewährleistet werden kann, ist für die Gewährleistung der Funktionalität des Knotens Bubenbergrplatz eine MIV-Reduktion auf 5'900 DWV notwendig. Die vom Stadtrat geforderte Halbierung des Verkehrsaufkommens reicht hierfür nicht aus.
101	Pestalozzi Pierre	Im Detail diverse Optimierungen nötig: • Verzicht auf die minime Verbreiterung der Schanzenstrasse im oberen Abschnitt. • Breiterer Mittelbereich zugunsten Velo-Linksabbieger im Knoten Sidler-/Schanzeneckstrasse. •	Schanzenstrasse: (C) Die Schanzenstrasse wird im nördlichen Teil nicht verbreitert. Die Ränder bleiben im Bestand, müssen aber aufgrund der

Baustein 3a Betriebskonzept			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		<p>Beibehaltung des stark genutzten FG-Streifens unterhalb dieses Knotens.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Velos aus Länggasse in die linke statt in die rechte Abwärts-Spur einzuweisen.</li> <li>• Sichere Lösung für Velo-Linksabbieger nach Stadtbachstrasse.</li> </ul> <p>Vor der Einmündung der Schanzenstrasse in den Bubenbergplatz ist auf den kurzen Radstreifen zu verzichten (Überholmanöver Bus/Velo wären gefährlich), womit der westseitige Trottoirengpass 1.5m breiter ausgestaltet werden kann.</p>	<p>adaptierten Nutzungen neu erstellt werden. Der Mittelbereich im Knoten Sidlerstrasse wird grundsätzlich so breit wie möglich ausgestaltet; allerdings beschränken die benötigten Schleppkurven der Busse diesen. Eine örtliche Verschiebung der äusseren Ränder ist aus gestalterischen und städtebaulichen Gründen nicht denkbar. Der aufgehobene - nicht normenkonforme (!) Fussgängerübergang - generiert nur unwesentlichen zusätzlichen Mehrweg, da unmittelbar nördlich davon am Falkenplatz bereits eine Alternative besteht. Eine "Einweisung" in die linke Spur für die Velofahrenden wurde untersucht und durch die Fachgremien der Stadt Bern verworfen, da die Haltestelle lediglich während ca. 3-4 Minuten pro Spitzenstunde belegt sein wird. Die Systemik für den Linksabbieger in die Stadtbachstrasse wird beibehalten; allerdings wird die Markierung in der nächsten Projektierungsstufe verfeinert. Der Bereich Schanzenstrasse Süd/Einmünder in den Knoten muss umfangreiche Bedürfnisse (Personenhydraulik, Velo, ÖV-Betrieb) aufnehmen und ist im Gesamtkontext komplex; im Rahmen des Bauprojekts wird dieser weiter verfeinert.</p>
102	Ryser Gerhard	<p>Wenn das Bahnhofareal grossflächig einladend gestaltet werden soll, dann ist das Schwergewicht konsequent auf die Fussgänger und den ÖV zu legen. Nur dies generiert zusätzliche Sicherheit für die Fussgänger und erhöht die Möglichkeit zur Fahrplaneinhaltung des ÖV. Seien Sie bitte realistisch mit der Einhaltung der Verkehrsregeln durch Velofahrende und behandeln Sie diese nicht fortwährend prioritär.</p>	<p>Der Veloverkehr gehört zusammen mit dem Fussverkehr und dem öffentlichen Verkehr zu den nachhaltigen und zu förderenden Verkehrsarten. Eine klare Flächenzuordnung wird die heute bestehenden Konfliktsituationen auf Mischflächen reduzieren.</p>
102	Ryser Gerhard	<p>Die Verdrängung des MIV in der Stadt Bern nimmt immer mehr diktatorisch stalinistische Züge an. Die ständige, dogmatische Wiederholung der Notwendigkeit, den Veloverkehr unter dem Deckmantel der Herstellung von zusätzlicher Sicherheit für diesen auszubauen, gefährdet nämlich zu-</p>	<p>Verkehrsmassnahmen sind immer das Produkt eines demokratischen Entscheidungsprozesses. Der Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmenden, also der zu Fuss Gehenden und der Velofahrenden, ist ein wichtiges Anliegen auch im Projekt ZBB. Wo möglich sollen im Projekt ZBBS rund um den Bahnhof die Verkehrsflächen für zu Fuss Gehende und Velofahrende</p>

<b>Baustein 3a Betriebskonzept</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
		nehmend die Sicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmer, der Fussgänger (vgl. die Idee, dass einzelne Kategorien von Velofahrenden in Zukunft auf dem Fussgängertrottoir fahren dürfen sollen).	klar voneinander abgegrenzt werden. Velos auf Trottoirs sind nicht vorgesehen.
102	Ryser Gerhard	Weshalb soll das Länggassquartier anders behandelt werden als andere Teile der Stadt Bern?	Das Länggassquartier ist von den Veränderungen im Raum Bahnhof stärker betroffen als andere Stadtteile/Quartiere.
102	Ryser Gerhard	Ich fordere Sie auf, inskünftig transparent dazu zu stehen, dass in Ihren Augen der MIV der Grund allen Übels ist und das es den Stadtbehörden am liebsten wäre, wenn sich sämtliche MIV-Teilnehmer aus der Stadt Bern verabschieden. Dies wäre lediglich ehrlich und hätte zur Folge, dass die Wirtschaftstreibenden die auf sie zukommenden Konsequenzen ableiten könnten und die derart bevorzugt zu behandelnden Velofahrenden dann auch die Kosten ihrer Priorisierung bezahlen könnten.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
104	Schneider Kurt	Es benötigt eine Durchfahrt Richtung Lindenhofspital. Darum mein Vorschlag die Neubrückstrasse wieder als normale Durchfahrtstrasse zu öffnen. In der Länggasse hat es viele Fussgänger, Kinderkrippe, Uni, Betagtenheim etc. An der Neubrückstrasse hat es bedeutend weniger Fussgänger.	Die Erschliessung des Lindenhofspitals ändert sich durch die ZBB-Massnahmen nur sehr beschränkt. Das Lindenhofspital ist weiterhin via die Bremgartenstrasse sowie die Länggassstrasse erreichbar. Neu muss von Süden via Stadtbachstrasse oder kleine Westtangente gefahren werden. Eine Anpassung des Verkehrsregimes in der Neubrückstrasse ist nicht Bestandteil des Projekts ZBBS.
105	Schüpbach Thomas	unnötig und diskriminierend	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
105	Schüpbach Thomas	Reduktion MIV: unnötig und diskriminierend	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
105	Schüpbach Thomas	Schutz Länggassequartier: unnötig und diskriminierend	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.

Autofreier Bahnhofplatz			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
1	CVP Stadt Bern	Solange keine valablen Alternativen in der Verkehrsführung aufgezeigt werden, stehen wir einem autofreien Bahnhofplatz kritisch gegenüber. Die Stadtbachstrasse ist keine Hauptverkehrsachse und kann unmöglich als Tangente den ganzen MIV abwickeln. Wenn parallel dazu die Länggass abgeriegelt wird, wird der MIV Schleichwege finden, die zu neuen Verkehrsproblemen führen werden. Es braucht zuerst eine echte, wo möglich auch bauliche Tangentenlösung, bevor ein autofreier Bahnhofplatz in Betracht gezogen werden kann.	Das Betriebskonzept für ZBB Stadt sieht aktuell keinen autofreien Bahnhofplatz vor. Mit dem Auftrag des Stadtrats (SRB Nr. 2018-189 vom 26. April 2018) wird geprüft, unter welchen Voraussetzungen ein autofreier Bahnhofplatz umgesetzt werden könnte. Die Resultate sollten Ende 2019 vorliegen.
2	EVP	Die Frage eines autofreien Bahnhofplatzes hat für die EVP keine Priorität. Wir begrüßen es sehr, dass der Verkehr stark reduziert werden soll – die Vision des autofreien Platzes darf aber gern für später aufrecht gehalten werden. Hier ist v.a. noch die Frage aufgetaucht, wie denn der Mattenhof vom Verkehr entlastet werden kann. Für die Länggasse wird und wurde bereits viel gemacht, wogegen sich die Mattenhofbewohner eher vernachlässigt fühlen.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
3	FDP	Autofreie Gestaltung des Bahnhofplatzes: Es ist erstaunlich, wie hier eine Volksabstimmung aus dem Jahre 2009 desavouiert wird. Dieses Vorgehen ist in demokratischer Hinsicht bedenklich.	Das Projekt ZBB sieht keinen Autofreien Bahnhofplatz vor. Mit dem Projekt wird der Stadtratsbeschluss Nr. 2016-253 vom 28. April 2016 umgesetzt. Die Prüfung eines autofreien Bahnhofplatzes (SRB Nr. 2018-189 vom 26. April 2018) wird in einem separaten Projekt behandelt.
3	FDP	Die gesamten vorgesehenen Verkehrsmassnahmen sind nicht ausgeglichen und bevorzugen zu sehr den Langsamverkehr. Die Massnahmen der Stadt richten sich insbesondere gegen den motorisierten Individualverkehr und berücksichtigen das Recht auf freie Verkehrswahl zu wenig. Zudem untergraben diese Massnahmen die Volksabstimmung "verkehrsfreier Bahnhofplatz" aus dem Jahre 2009. Damals entschied das Volk, dass es	Für den Zustand ZBB wurde ein umfassendes, alle Verkehrsteilnehmenden berücksichtigendes Gesamtverkehrskonzept erarbeitet. Der Treiber der Planung ist die Bewältigung der Anforderungen im unmittelbaren Umfeld Bahnhof, insbesondere mit dem neuen Zugang Bubenbergrasse. Das Ziel ist die stadtverträgliche Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse in Abstimmung mit den vielfältigen weiteren Nutzungsansprüchen an den öffentlichen Stadtraum.

Autofreier Bahnhofplatz			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		keinen verkehrsfreien Bahnhofplatz will. Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass der Bubenbergrplatz sowie der Bahnhofplatz zusammen evaluiert werden müssen und entsprechende Massnahmen auf dem einen Platz Auswirkungen auf den anderen Platz haben. [...] Die ganze Vorlage kommt als Bevormundung der Bevölkerung daher; die freie Wahl des Verkehrsmittels wird eingeschränkt resp. mit Schikanen verbunden.	Die ZBB-Planung beinhaltet keinen autofreien Bahnhofplatz, sondern beinhaltet die funktional notwendige Reduktion des MIV im Bereich Bubenbergrplatz. Der Stadtrat hat den Gemeinderat im April 2018 beauftragt, gleichzeitig mit dem für 2020 geplanten Realisierungskredit ein Konzept zur Umsetzung eines autofreien Bahnhofplatzes vorzulegen. Eine entsprechende Studie ist in Arbeit.
4	GFL Stadt Bern	Wie bereits bei der Personenunterführung erwähnt, soll das mittelfristige Ziel ein autofreier Bahnhofplatz und Hirschengraben sein.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
6	Grünes Bündnis Bern	Wir begrünnen die Halbierung, fordern aber, dass der MIV ganz verschwindet.	Mit dem Auftrag des Stadtrats (SRB Nr. 2018-189 vom 26. April 2018) wird geprüft, unter welchen Voraussetzungen ein autofreier Bahnhofplatz umgesetzt werden könnte. Die Resultate sollten Ende Jahr 2019 vorliegen.
6	Grünes Bündnis Bern	Die Prognosen, welche hinter dem Projekt ZBB stehen, gehen davon aus, dass bis 2030 die Zahl der Personen, welche den Bahnhof Bern benutzen um fast 40% ansteigen wird. Damit der bereits jetzt schon stark frequentierte Platz rund um den Bahnhof diese Pendler_innenströme aufnehmen kann, und damit Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern reduziert sowie ihre Sicherheit erhöht werden können, sollte der MIV in diesem Perimeter massiv reduziert werden, respektive idealerweise ganz verschwinden. <b>Es ist deshalb Zeit, den autofreien Bahnhofplatz zu realisieren.</b> Wir wollen nicht, dass die Fussgänger und Fussgängerinnen die Unterführung benutzen müssen, während der MIV oberirdisch freie Fahrt geniesst. Wenn man den Bahnhofplatz vom MIV befreit, sind ganz andere städtebauliche Konzepte denkbar. Möglicherweise gäbe es dann auf dem eigentlichen Bahnhofplatz eine grössere Verweilqualität und mehr Platz für Velos und Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für Menschen, die sich treffen wollen. Seit der gescheiterten Abstimmung zum autofreien Bahnhofplatz sind 10 Jahre vergangen, der MIV hat in der ganzen Stadt seither	Mit dem Auftrag des Stadtrats (SRB Nr. 2018-189 vom 26. April 2018) wird geprüft, unter welchen Voraussetzungen ein autofreier Bahnhofplatz umgesetzt werden könnte. Die Resultate sollten Ende 2019 vorliegen. Es muss in dieser Diskussion beachtet werden, dass der ÖV weiterhin über den Bahnhofplatz zirkulieren wird.



Autofreier Bahnhofplatz			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		abgenommen und die Umbauphase hat gezeigt, dass eine Sperrung des Bahnhofplatzes nicht zu störendem Mehrverkehr in den Quartieren führt. Auch zeigt eine im März veröffentlichte Bevölkerungsbefragung des Städteverbands, dass 69% der Bernerinnen und Berner einen autofreien Bahnhofplatz befürworten. Deshalb plädieren wir dafür, dass der autofreie Bahnhofplatz nun realisiert wird.	
7	Grünliberale Partei Stadt (GLP)	<p>Autofreier Bahnhofplatz: Zum jetzigen Zeitpunkt liegen zu wenige Informationen über Ausgestaltung, Voraussetzungen und mögliche Auswirkungen eines autofreien Bahnhofplatzes vor um die Frage beantworten zu können. Folgendes lässt sich trotzdem festhalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ein für sich alleine gesehener, aus unserer Sicht sehr wünschenswerter autofreier Bahnhofplatz, darf auf keinen Fall zu Mehrverkehr in den Quartieren führen. Ein allfällig nicht weiter reduzierbarer Anteil des MIV am Verkehrsmix ist gescheiter über den Bahnhofplatz als durch die Quartiere zu führen.</li> <li>- Die Interessen des Gewerbes und der Wirtschaft müssen als integraler Bestandteil der Bedürfnisse der Stadtbevölkerung verstanden und entsprechend mitberücksichtigt werden. Die Verkehrssperre müsste entsprechend differenziert ausfallen.</li> </ul>	Das Betriebskonzept für ZBB Stadt sieht aktuell keinen autofreien Bahnhofplatz vor. Mit dem Auftrag des Stadtrats (SRB Nr. 2018-189 vom 26. April 2018) wird geprüft, unter welchen Voraussetzungen ein autofreier Bahnhofplatz umgesetzt werden könnte. Die Resultate sollten Ende 2019 vorliegen.
8	Schweizerische Volkspartei der Stadt Bern (SVP)	Ein autofreier Bubenbergr- und Bahnhofplatz erfordert die Realisierung einer unterirdischen Durchfahrt von der Belpstrasse bis zum Bollwerk. Ein Unterbinden innerstädtischer Verkehrsbeziehungen für den MIV lehnen wir entschieden ab.	Der innerstädtische Verkehr wird mit den geplanten Verkehrsmassnahmen nicht unterbunden. Der Bahnhofplatz ist weiterhin befahrbar. Zudem steht die Achse kleine Westtangente - Stadtbachstrasse als direkte kleinräumige Umleitung zur Verfügung. Eine unterirdische Durchfahrt ist aus verkehrlicher Sicht zur Abwicklung der prognostizierten Verkehrsmengen nicht erforderlich.

Autofreier Bahnhofplatz			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
9	SP Stadt Bern	Der MIV in der Innenstadt ist weiter zu reduzieren und die Innenstadt ist vom Durchgangsverkehr möglichst zu entlasten. Im gesamten Bahnhofsumperimeter ist Tempo 30 einzuführen. Der <b>Bahnhofplatz ist autofrei</b> zu gestalten. Dabei ist dem Schutz der angrenzenden Wohnquartiere vor Mehrverkehr eine hohe Priorität einzuräumen.	Eine Umgestaltung des Bahnhofplatzes ist nicht Bestandteil des Projekts ZBB. Die autofreie Gestaltung muss in einem separaten Projekt geprüft werden.
9	SP Stadt Bern	Die SP begrüsst die Reduktion der Verkehrsfläche für den MIV zugunsten des Fussverkehrs und des ÖV und die Einschränkung/Aufhebung von Abbiegebeziehungen für den MIV. Diese gehen aus unserer Sicht jedoch nicht weit genug. Der <b>Bahnhofplatz muss vollständig vom Durchgangsverkehr befreit und autofrei ausgestaltet werden</b> . Ob die nur zu gewissen Tageszeiten geltenden Abbiegeverbote eingehalten werden, muss sich zeigen. Hier braucht es eine klare Signalisation und v.a. wirksame Kontrollen.	Mit dem Auftrag des Stadtrats (SRB Nr. 2018-189 vom 26. April 2018) wird geprüft, unter welchen Voraussetzungen ein autofreier Bahnhofplatz umgesetzt werden könnte. Die Resultate sollten Ende Jahr 2019 vorliegen.
20	Quartiermitwirkung Stadtteil 3 - QM3	Antrag Quartierverein Holligen-Fischermätteli, U. Emch: Der Bahnhof kann grossräumig umfahren werden. Dazu ist die frühzeitige Information an den Zufahrtsachsen inkl. Autobahn zu verbessern. Der Antrag wurde von der Delegiertenversammlung vom 18. März 2019 mit 6 4-Stimmen, 0 1-Stimmen und 5 Enthaltungen angenommen.	Die Wegweisung wird im Rahmen der weiteren Bearbeitung betrachtet.
20	Quartiermitwirkung Stadtteil 3 - QM3	Es stellt sich grundsätzlich die Frage, wie der Gesamtverkehr auf das gesamte Stadtgebiet verteilt und geregelt werden soll.	Die Verkehrsverlagerungen infolge der notwendigen Reduktion des Verkehrs im Bereich Bubenbergrplatz wurden detailliert untersucht und prognostiziert. Dazu verfügt die Stadt Bern zusammen mit dem Kanton über umfassende Verkehrsdaten und Prognosetools. Die erforderlichen Massnahmen wurden im Betriebskonzept ZBB integral geplant. Dabei wurden alle Verkehrsteilnehmenden und insbesondere auch die Anliegen des Quartierschutzes berücksichtigt.
21	ACS Sektion Bern	Es ist erstaunlich, wie hier eine Volksabstimmung aus dem Jahre 2009 desavouiert wird. Dieses Vorgehen ist in demokratischer Hinsicht bedenklich.	Das Betriebskonzept für ZBB Stadt sieht aktuell keinen autofreien Bahnhofplatz vor. Mit dem Auftrag des Stadtrats (SRB Nr. 2018-189 vom 26. April

Autofreier Bahnhofplatz			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
			2018) wird geprüft, unter welchen Voraussetzungen ein autofreier Bahnhofplatz umgesetzt werden könnte. Die Resultate sollten Ende Jahr 2019 vorliegen.
24	Bund Schweizer Architekten	Das gesamte Massnahmenpaket scheint eine halbe Lösung zu sein. Es muss klar gesagt werden, dass der <u>Bahnhofplatz verkehrsfrei</u> werden soll. Eine solche Massnahme ist für den Stadtraum von Bern längst überfällig. Die Erfahrungen bei der Sperrung vor Jahren waren doch sehr gut.	Das Betriebskonzept für ZBB Stadt sieht aktuell keinen autofreien Bahnhofplatz vor. Mit dem Auftrag des Stadtrats (SRB Nr. 2018-189 vom 26. April 2018) wird geprüft, unter welchen Voraussetzungen ein autofreier Bahnhofplatz umgesetzt werden könnte. Die Resultate sollten Ende 2019 vorliegen.
25	Die Berner Arbeitgeber	Im Betriebskonzept ZBB wird festgehalten, dass die Prüfung eines autofreien Bahnhofplatzes zwar keine Vorgabe für das Betriebskonzept sei. Bei einer näheren Betrachtung der geplanten Verkehrsmassnahmen sind indes klare Tendenzen zu einem autofreien Bahnhofplatz zu erkennen. Die Stadtberner Stimmberechtigten haben sich in der Vergangenheit bereits zur Verkehrsführung rund um den Bahnhof Bern geäussert und im Jahr 2009 die Initiative für einen autofreien Bahnhofplatz abgelehnt. Mit dem vorliegenden Betriebskonzept werden folglich Entscheide der Stimmbevölkerung zu verkehrspolitischen Themen tangiert, was bei der weiteren Planung beachtet werden muss. Aus den vorgenannten Gründen ist ein autofreier Bahnhofplatz entschieden abzulehnen und wäre in der Praxis nicht durchsetzbar.	Mit dem Auftrag des Stadtrats (SRB Nr. 2018-189 vom 26. April 2018) wird geprüft, unter welchen Voraussetzungen ein autofreier Bahnhofplatz umgesetzt werden könnte. Die Resultate sollten Ende Jahr 2019 vorliegen

Autofreier Bahnhofplatz			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
27	Handels- und Industrieverein des Kantons Bern - Sektion Bern (HIV)	<p>Im Betriebskonzept ZBB wird festgehalten, dass die Prüfung eines autofreien Bahnhofplatzes zwar keine Vorgabe für das Betriebskonzept sei. Bei einer näheren Betrachtung der geplanten Verkehrsmassnahmen sind indes klare Tendenzen zu einem autofreien Bahnhofplatz zu erkennen. Die Stadtberner Stimmberechtigten haben sich in der Vergangenheit bereits zur Verkehrsführung rund um den Bahnhof Bern geäussert und im Jahr 2009 die Initiative für einen autofreien Bahnhofplatz abgelehnt. Mit dem vorliegenden Betriebskonzept werden folglich Entscheide der Stimmbevölkerung zu verkehrspolitischen Themen tangiert, was bei der weiteren Planung beachtet werden muss. Aus den vorgeannten Gründen ist ein autofreier Bahnhofplatz entschieden abzulehnen und wäre in der Praxis nicht durchsetzbar.</p>	<p>Das Betriebskonzept für ZBB Stadt sieht aktuell keinen autofreien Bahnhofplatz vor. Mit dem Auftrag des Stadtrats (SRB Nr. 2018-189 vom 26. April 2018) wird geprüft, unter welchen Voraussetzungen ein autofreier Bahnhofplatz umgesetzt werden könnte. Die Resultate sollten Ende Jahr 2019 vorliegen.</p>
28	Hausverein Schweiz	<p>Schliesslich möchten wir uns auch noch zur Frage des autofreien Bahnhofplatzes äussern: Eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs bzw. einen autofreien Bahnhofplatz unterstützen wir sehr. Zusätzlich müssten jedoch flankierende Massnahmen ergriffen werden, damit nur in geringem Masse Mehrverkehr von der «kleinen Westtangente» Richtung Lorraine entsteht. Diesen Mehrverkehr könnten wir akzeptieren, wenn er nicht durch das Bollwerk, sondern direkt über die Schützenmattstrasse fliesst.</p>	<p>Das Betriebskonzept für ZBB Stadt sieht aktuell keinen autofreien Bahnhofplatz vor. Mit dem Auftrag des Stadtrats (SRB Nr. 2018-189 vom 26. April 2018) wird geprüft, unter welchen Voraussetzungen ein autofreier Bahnhofplatz umgesetzt werden könnte. Die Resultate sollten Ende Jahr 2019 vorliegen.</p>
29	HEV Bern und Umgebung	<p>Im Betriebskonzept ZBB wird festgehalten, dass die Prüfung eines autofreien Bahnhofplatzes zwar keine Vorgabe für das Betriebskonzept sei. Bei einer näheren Betrachtung der geplanten Verkehrsmassnahmen sind indes klare Tendenzen zu einem autofreien Bahnhofplatz zu erkennen. Die Stadtberner Stimmberechtigten haben sich in der Vergangenheit bereits zur Verkehrsführung rund um den Bahnhof Bern geäussert und im Jahr 2009 die Initiative für einen autofreien Bahnhofplatz abgelehnt. Mit</p>	<p>Das Betriebskonzept beinhaltet keinen autofreien Bahnhofplatz. Im Rahmen eines Prüfauftrags des Stadtrates wird zur Zeit untersucht, wie das Ziel eines autofreien Bahnhofplatzes erreicht werden kann und welche Auswirkungen zu erwarten wären.</p>

Autofreier Bahnhofplatz			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		dem vorliegenden Betriebskonzept werden folglich Entscheide der Stimmbevölkerung zu verkehrspolitischen Themen tangiert, was bei der weiteren Planung beachtet werden muss. Aus den vorgenannten Gründen ist ein autofreier Bahnhofplatz entschieden abzulehnen und wäre in der Praxis auch nicht durchsetzbar.	
30	KMU Stadt Bern	Unbeachtet bleibt, dass die Innenstadt als prosperierendes Einkaufszentrum auf Kunden aus der nahen Umgebung angewiesen ist und mit den die Erreichbarkeit der Parkhäuser einschränkenden und verhindernden Massnahmen an Attraktivität verliert. Der Bahnhofplatz ist hier ein essentieller Zubringerweg, welcher nicht unbedacht eingeschränkt werden darf. Dazu kommt, dass mit Umfahrungen Zeitverlust und Aufwand verbunden sind. Damit bezahlen letztlich die Kunden über Preissteigerungen und die Ladenbesitzer über Umsatzverlust die aus den Verkehrseinschränkungen resultierenden Kosten. Aber auch die Einwohnerschaft leidet darunter, aufgrund von auf dem Mehraufwand basierenden Zuschlägen auf Serviceleistungen.	Das Projekt ZBBS sieht keinen autofreien Bahnhofplatz vor. Mit dem Projekt wird der Stadtratsbeschluss Nr. 2016-253 vom 28. April 2016 umgesetzt. Die Prüfung eines autofreien Bahnhofplatzes (SRB Nr. 2018-189 vom 26. April 2018) wird in einem separaten Projekt behandelt und ist nicht Bestandteil des Projekts ZBBS.
30	KMU Stadt Bern	Im Betriebskonzept ZBS wird festgehalten, dass die Prüfung eines autofreien Bahnhofplatzes zwar keine Vorgabe für das Betriebskonzept sei. Bei einer näheren Betrachtung der geplanten Verkehrsmassnahmen sind indes klare Tendenzen zu einem autofreien Bahnhofplatz zu erkennen. Die Stadtberner Stimmberechtigten haben sich in der Vergangenheit bereits zur Verkehrsführung rund um den Bahnhof Bern geäussert und im Jahr 2009 die Initiative für einen autofreien Bahnhofplatz abgelehnt. Mit dem vorliegenden Betriebskonzept werden folglich Entscheide der Stimmbevölkerung zu verkehrspolitischen Themen tangiert, was bei der weiteren Planung beachtet werden muss. Aus den vorgenannten Gründen ist ein	Das Betriebskonzept für ZBB Stadt sieht aktuell keinen autofreien Bahnhofplatz vor. Mit dem Auftrag des Stadtrats (SRB Nr. 2018-189 vom 26. April 2018) wird geprüft, unter welchen Voraussetzungen ein autofreier Bahnhofplatz umgesetzt werden könnte. Die Resultate sollten Ende 2019 vorliegen.

Autofreier Bahnhofplatz			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		autofreier Bahnhofplatz entschieden abzulehnen und wäre in der Praxis nicht durchsetzbar.	
33	TCS Bern-Mittelland	Das geäußerte Ziel des Stadtrats zu einem verkehrsfreien Bahnhofplatz ist primär ideologisch motiviert. Eine nachhaltige Verkehrslösung für alle Verkehrsträger ist nicht vorgesehen. Vielmehr geht es um einen Kreuzzug gegen den MIV. Dieses Vorgehen ist aus unserer Sicht höchst bedenklich und politisch nicht seriös; zumal sich das Stimmvolk bereits dagegen geäußert hatte.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
34	VCS Regionalgruppe Bern	Wir fordern einen autofreien Bahnhofplatz.	Das Betriebskonzept für ZBB Stadt sieht aktuell keinen autofreien Bahnhofplatz vor. Mit dem Auftrag des Stadtrats (SRB Nr. 2018-189 vom 26. April 2018) wird geprüft, unter welchen Voraussetzungen ein autofreier Bahnhofplatz umgesetzt werden könnte. Die Resultate sollten Ende 2019 vorliegen.
35	Vortritt Fussgänger	Eher nein, da vorhersehbar ist, dass auf andere Quartiere wie (Monbijou, Mattenhof ausgewichen wird.	Das Gesamtverkehrsmodell zeigt keine Verlagerungen in die Quartiere Monbijou und Mattenhof. Im Rahmen des Monitorings werden diese Bereiche jedoch auch geprüft. Somit kann bei Bedarf reagiert werden.
36	Bern bleibt grün	Reduktion MIV: Dies ist Minimalvorgabe, andere Städte schaffen es eine großzügigen autofreien Bahnhofplatz zu gestalten	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
37	Heit Sorg zu Bärn (HSzB)	Autofreier Bahnhofplatz: Eine direkte Verbindung über den Bahnhofplatz muss insbesondere für das Gewerbe auch in der Zukunft gewährleistet sein.	Das Betriebskonzept für ZBB Stadt sieht aktuell keinen autofreien Bahnhofplatz vor. Mit dem Auftrag des Stadtrats (SRB Nr. 2018-189 vom 26. April 2018) wird geprüft, unter welchen Voraussetzungen ein autofreier Bahnhofplatz umgesetzt werden könnte. Die Resultate sollten Ende 2019 vorliegen.

<b>Autofreier Bahnhofplatz</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
38	IG Taxi der Stadt Bern	Wenn Taxis als ÖV behandelt werden, dann begrüßen wir die Massnahmen, wenn Taxis zum MIV gezählt werden, dann lehnen wir das Prinzip ab, siehe Antwort 3a	Das Anliegen der Taxis wird zur Kenntnis genommen und im Rahmen des Bauprojekts beim Thema "Wirtschaftsverkehr" bearbeitet. Grundsätzlich sind für die Taxis weiterhin sämtliche Fahrbeziehungen möglich.
39	Läbige Stadt	Läbige Stadt plädiert klar für einen autofreien Bahnhofplatz. Mit einem autofreien Bahnhofplatz würde die Stadt Bern ein würdiges ‚Tor‘ erhalten und es würden Freiräume für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie mehr Sicherheit geschaffen. Gemäss einer Befragung der Städtekonferenz Mobilität von 2018, befürworten 69% der befragten Bernerinnen und Berner einen autofreien Bahnhofplatz. Dies kann als deutliches Zeichen gewertet werden. Zusätzlich hat der Umbau des Bahnhofplatzes im Jahr 2007/2008 gezeigt, dass eine Sperrung des Bahnhofplatzes für den MIV in keiner Weise zum befürchteten Verkehrskollaps führt. Es sollte insgesamt eine Reduktion des MIV auf dem ganzen Stadtgebiet angestrebt werden und bei einem autofreien Bahnhofplatz muss ebenfalls Mehrverkehr in den angrenzenden Quartieren unbedingt verhindert werden.	Das Betriebskonzept für ZBB Stadt sieht aktuell keinen autofreien Bahnhofplatz vor. Mit dem Auftrag des Stadtrats (SRB Nr. 2018-189 vom 26. April 2018) wird geprüft, unter welchen Voraussetzungen ein autofreier Bahnhofplatz umgesetzt werden könnte. Die Resultate sollten Ende 2019 vorliegen.
39	Läbige Stadt	Wir fordern einen autofreien Bahnhofplatz. Entsprechend sollte geprüft werden, was dies für die Fussgängerunterführung und die Umgestaltung des Hirschengraben bedeuten würde. Die Umgestaltung des Hirschengraben zu einem urbanen Begegnungsort ist aus Sicht von Läbige Stadt ein zentrales Element dieses Projekts.	Mit dem Auftrag des Stadtrats (SRB Nr. 2018-189 vom 26. April 2018) wird geprüft, unter welchen Voraussetzungen ein autofreier Bahnhofplatz umgesetzt werden könnte. Die Resultate sollten Ende 2019 vorliegen.
39	Läbige Stadt	Wie bereits erwähnt, setzt sich Läbige Stadt für einen autofreien Bahnhofplatz ein. Sollte dies nicht realisierbar sein, unterstützen wir die geplanten Massnahmen, welche mehr Raum für zu Fuss gehende und Velofahrende bringen werden. Auch die hindernisfreie Gestaltung des Raumes und der Bushaltestellen ist wichtig, damit der öffentliche Raum allen zugänglich bleibt.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.

<b>Autofreier Bahnhofplatz</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
40	Neustadt Bern	Schliesslich möchten wir uns auch noch zur Frage des autofreien Bahnhofplatzes äussern: Eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs bzw. einen autofreien Bahnhofplatz unterstützen wir sehr. Zusätzlich müssten jedoch flankierende Massnahmen ergriffen werden, damit nur in geringem Masse Mehrverkehr von der «kleinen Westtangente» Richtung Lorraine entsteht. Diesen Mehrverkehr könnten wir akzeptieren, wenn er nicht durch das Bollwerk, sondern direkt über die Schützenmattstrasse fliesst.	Das Betriebskonzept für ZBB Stadt sieht aktuell keinen autofreien Bahnhofplatz vor. Mit dem Auftrag des Stadtrats (SRB Nr. 2018-189 vom 26. April 2018) wird geprüft, unter welchen Voraussetzungen ein autofreier Bahnhofplatz umgesetzt werden könnte. Die Resultate sollten Ende 2019 vorliegen.
41	Verein Bollwerk-Stadt	Schliesslich möchten wir uns auch noch zur Frage des autofreien Bahnhofplatzes äussern: Eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs bzw. einen autofreien Bahnhofplatz unterstützen wir sehr. Zusätzlich müssten jedoch flankierende Massnahmen ergriffen werden, damit nur in geringem Masse Mehrverkehr von der «kleinen Westtangente» Richtung Lorraine entsteht. Diesen Mehrverkehr könnten wir akzeptieren, wenn er nicht durch das Bollwerk, sondern direkt über die Schützenmattstrasse fliesst.	Das Betriebskonzept beinhaltet keinen autofreien Bahnhofplatz. Im Rahmen eines Prüfauftrags des Stadtrats wird zur Zeit untersucht, wie das Ziel eines autofreien Bahnhofplatzes erreicht werden kann und welche Auswirkungen zu erwarten wären.
55	Bahnhof Parking AG	2009 hat sich die Bevölkerung dagegen entschieden. Das ist zu respektieren. Um den Bahnhofplatz autofrei zu gestalten, müsste eine valable Alternative geschaffen werden. Das Projekt eines Schanzentunnels oder der Untertunnelung des Bahnhofplatzes müsste reaktiviert und neu überdacht werden.	Das Betriebskonzept für ZBB Stadt sieht aktuell keinen autofreien Bahnhofplatz vor. Mit dem Auftrag des Stadtrats (SRB Nr. 2018-189 vom 26. April 2018) wird geprüft, unter welchen Voraussetzungen ein autofreier Bahnhofplatz umgesetzt werden könnte. Die Resultate sollten Ende 2019 vorliegen.
59	De.med.dent. T.M.Meier	Autofreier Bahnhofplatz: viel wichtiger wäre für mich eine Fussgängerzone die ihren Namen verdient zwischen Heiliggeistkirche und Bärengraben wo mich heute der Bus/Tramverkehr behindert. Verlagerung des ÖV zB. auf die Achse Bundesgasse/ Effingerstrasse	Das Anliegen geht über den Bearbeitungsperimeter ZBBS hinaus. Eine Verlagerung des ÖV von der Spitalgasse/Marktgasse in die Bundesgasse ist nicht Bestandteil des Betriebskonzepts ZBBS. Die Frage kann im Rahmen des Projekts "Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern" der RKBM bearbeitet werden.



<b>Autofreier Bahnhofplatz</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
60	Kapitel Bollwerk & Crêperie La Chouette	Schliesslich möchten wir uns auch noch zur Frage des autofreien Bahnhofplatzes äussern: Eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs bzw. einen autofreien Bahnhofplatz unterstützen wir sehr. Zusätzlich müssten jedoch flankierende Massnahmen ergriffen werden, damit nur in geringem Masse Mehrverkehr von der «kleinen Westtangente» Richtung Lorraine entsteht. Diesen Mehrverkehr könnten wir akzeptieren, wenn er nicht durch das Bollwerk, sondern direkt über die Schützenmattstrasse fliesst.	Das Betriebskonzept für ZBB Stadt sieht aktuell keinen autofreien Bahnhofplatz vor. Mit dem Auftrag des Stadtrats (SRB Nr. 2018-189 vom 26. April 2018) wird geprüft, unter welchen Voraussetzungen ein autofreier Bahnhofplatz umgesetzt werden könnte. Die Resultate sollten Ende Jahr 2019 vorliegen.
63	Amati Andrea	Ein Bahnhof ist in jeder grösseren Stadt das pulsierende Zentrum. Zudem ist es ein Ort, an welchem oft Verkehrsmittel gewechselt werden. Da gehört - auch wenn es gewissen realitätsfernen Personen nicht passt - auch das Umsteigen aufs oder vom Auto dazu.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
64	Belli Dino	Als Taxifahrer bin ich verpflichtet immer den kürzesten Weg zu nehmen. Dies wird dann nicht mehr möglich sein. Sonderregelung für Taxi.	Wie bereits heute gelten für die Taxis in der Stadt Bern auch in Zukunft Verkehrsregelungen wie "Einbahnstrasse", welche eingehalten werden müssen und damit den "kürzesten Weg" definieren.
64	Belli Dino	Wenigstens nebst Polizei Sano und Feuerwehr sollten auch Taxis mehr Rechte bekommen	Eine Nutzung der ÖV-Spur durch Taxis ist nicht vorgesehen.
65	Bernhard Ueli	Wir fordern einen autofreien Bahnhofplatz.	Das Betriebskonzept für ZBB Stadt sieht aktuell keinen autofreien Bahnhofplatz vor. Mit dem Auftrag des Stadtrats (SRB Nr. 2018-189 vom 26. April 2018) wird geprüft, unter welchen Voraussetzungen ein autofreier Bahnhofplatz umgesetzt werden könnte. Die Resultate sollten Ende 2019 vorliegen.
65	Bernhard Ueli	Schliesslich möchten wir uns auch noch zur Frage des autofreien Bahnhofplatzes äussern: Eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs bzw. einen autofreien Bahnhofplatz unterstützen wir sehr. Zusätzlich müssten jedoch flankierende Massnahmen ergriffen werden, damit nur in geringem Masse Mehrverkehr von der «kleinen Westtangente» Richtung Lorraine entsteht. Diesen Mehrverkehr könnten wir akzeptieren, wenn er	Der Stadtrat beauftragte im April 2018 den Gemeinderat, die Möglichkeit eines "autofreien Bahnhofplatzes" zu untersuchen. Die Untersuchung ist im Gange, die Ergebnisse dazu liegen aber noch nicht vor. Die 2015 im Rahmen der Verkehrsstudie Schützenmatte als vielversprechende Variante diskutierte Verkehrsführung "Entlastung Bollwerk" mit je Gegenverkehr auf der Schützenmattstrasse und der Neubrücke

Autofreier Bahnhofplatz			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		nicht durch das Bollwerk, sondern direkt über die Schützenmattstrasse fliesst.	wies sich bei der weiteren Konkretisierung im Rahmen ZBBS als nicht möglich. Der Grund lag in der Überlastung des Knotens Henkerbrünli. Im Bereich Bollwerk wird mit dem Betriebskonzept ZBBS dennoch eine Entlastung prognostiziert, und so ist im Bereich der Schützenmatte die Spurreduktion analog der ursprünglichen Variante "Entlastung Bollwerk" vorgesehen, mit Modifikationen bei der Veloführung.
69	Flückiger Julian	Aus meiner Sicht wäre ein autofreier Bahnhofsplatz inkl. Bollwerk und Bubenberglplatz die attraktivste Lösung. Das würde den Weg ebnen, den Bahnhofplatz, das Bollwerk, die Schützenmatte und die Hodlerstrasse in einen schöneren und für Fussgänger und Velofahrer besser erschlossenen Ort zu wandeln. Für die Stadt Bern so zentrale Orte wie diese sollten dem Öffentlichen Leben zugänglicher gemacht werden und nicht nur als Durchfahrtsstrasse dienen. Breitere Trottoires und für Fussgänger und Velofahrer ein viel durchlässigeres Bollwerk, würden den Raum Schützenmatte mit dem Raum Waisenhausplatz und Hodlerstrasse verbinden. Der eingeschlagene Weg mit der Autofreien Schützenmatte würde so konsequent weiterverfolgt und der gesamte Raum um den Bahnhof und die Schützenmatte für Einwohner der Stadt sowie Gäste attraktiver gemacht. Zudem würde sich ein autofreier Bahnhofplatz wohl auch positive auf Läden und Lokale im Raum Bahnhofplatz und Bollwerk, sowie auf das Kunstmuseum auswirken	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
72	Galizia Michele	Autofreier Bahnhofplatz: Nur wenn es zu keiner Mehrbelastung in den Quartieren kommt. Wohnquartiere sind primär zu schützen, der Bahnhof ist Durchgangsgebiet.	Der Schutz von Mehrverkehr der Quartiere wird durch die geplanten flankierenden Massnahmen sichergestellt. Diese können bei Bedarf realisiert werden.
74	Gunsch Matthias	Der MIV sollte meines Erachtens im gesamten Bahnhofsperimeter nur für Taxis, etc erlaubt sein.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.

<b>Autofreier Bahnhofplatz</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
74	Gunsch Matthias	Das Grundprinzip sollte definitiv weitergedacht werden und statt einer Halbierung sollte ein gänzlich MIV-freier Bahnhofssperimeter angestrebt werden.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen. Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
74	Gunsch Matthias	Autofreier Bahnhofplatz: Völlig klar. Siehe STEK, siehe lebenswerte Stadt, siehe Zukunftsfähigkeit, siehe `Wurf`, siehe Freiraumplanung, siehe ....	
75	Haas Jean-Marc	Schrottidée!	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
78	Krebs Philipp	Ist es nicht möglich den Verkehr zu reduzieren und so umzuleiten, dass die Quartiere nicht belastet werden. Wo lebt ihr denn?	Der Bahnhof Bern ist eine der grössten ÖV-Drehscheiben der Schweiz. Die Prognosen sehen ein Passagierwachstum von ca. 40% vor. Um dieses erhöhte Passagieraufkommen verträglich abwickeln zu können, ist eine Fokussierung auf flächenverträgliche Verkehrsmittel notwendig. Das MIV-Aufkommen muss deshalb im Raum Bahnhof reduziert werden. Für den Autoverkehr stehen weiterhin die innere und die äussere Umleitungsrouten zur Verfügung. Auch ist die Erschliessung des Bahnhofs gewährleistet. Schleichverkehr in den Quartieren wird mittels geeigneter flankierender Massnahmen unterbunden.
82	Laub Lilian	Autofreier Bahnhofplatz: So autofrei wie nur möglich!	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
85	Ozdemir Ali	Autofreier Bahnhofplatz: Macht am meisten Sinn mit der politischen Ideologie der Stadt und dem zunehmenden öffentlichen Verkehr.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
88	Schweizer Jürg	Möglicherweise muss der MIV gesamthaft hier unterbunden werden	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
89	Stotzer Christoph	Autofreier Bahnhofplatz: Bedingung ist, dass die Quartiere nicht zusätzlich belastet werden, längerfristig muss eine Verlegung des Strassenverkehrs unter die Erde ins Auge gefasst werden - finanziert von den Autofahrern, Stichwort Roadpricing.	Der Schutz von Mehrverkehr der Quartiere wird durch die geplanten flankierenden Massnahmen sichergestellt. Diese können bei Bedarf realisiert werden. Eine langfristige unterirdische Verlagerung des MIV ist aus heutiger Sicht nicht notwendig, da die Nachfrage via das bestehende Netz verträglich abgewickelt werden kann.
91	Vögeli Dominic	Autofreier Bahnhofplatz: Sofern es eine funktionierende Umfahrung gibt, welche nicht das dreifache der Zeit in Anspruch nimmt.	Das Betriebskonzept für ZBB Stadt sieht aktuell keinen autofreien Bahnhofplatz vor. Mit dem Auftrag des Stadtrats (SRB Nr. 2018-189 vom 26. April 2018) wird geprüft, unter welchen Voraussetzungen ein autofreier Bahnhofplatz umgesetzt werden könnte. Die Resultate sollten Ende 2019 vorliegen.

<b>Autofreier Bahnhofplatz</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
96	Graf Daniel	Autofreier Bahnhofplatz: Entschieden NEIN! Eine Sperrung des Bahnhofplatzes für den MIV kommt nicht in Frage. Wir wollen keine "tote" Stadt (wie die Altstadt von Burgdorf) werden.	
98	Kläy Michel	Das ist die halbe Wahrheit. Es wird so versucht die Autos verschwinden zu lassen bzw. ein autofreier Bahnhof zu planen. Weiter siehe Punkt 3a.	Das Betriebskonzept für ZBB Stadt sieht aktuell keinen autofreien Bahnhofplatz vor. Mit dem Auftrag des Stadtrats (SRB Nr. 2018-189 vom 26. April 2018) wird geprüft, unter welchen Voraussetzungen ein autofreier Bahnhofplatz umgesetzt werden könnte. Die Resultate sollten Ende 2019 vorliegen.
98	Kläy Michel	Autofreier Bahnhofplatz: ! Es werden damit Arbeitsplätze gefährdet und es entstehen Mehrkosten für ALLE.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
101	Pestalozzi Pierre	Falls wirklich autofrei (ausg. Anlieferung und Taxis), könnte/müsste die Strassenfläche zusätzlich reduziert und der Bubenbergrplatz endlich zur würdigen "Visitenkarte" aufgewertet werden. Ebenso sollte die unselige Doppel-S-Kurve auf dem Bahnhofplatz durch eine schlichte Diagonalachse ersetzt werden.	Die Aufwertung des Bahnhofplatzes muss bei einer autofreien Ausgestaltung sicherlich geprüft werden. Dies ist allerdings nicht Bestandteil des Projekts ZBB und wird in diesem Projekt nicht vertieft betrachtet.
102	Ryser Gerhard	Die Verdrängung des MIV in der Stadt Bern nimmt immer mehr diktatorisch stalinistische Züge an. Die ständige, dogmatische Wiederholung der Notwendigkeit, den Veloverkehr unter dem Deckmantel der Herstellung von zusätzlicher Sicherheit für diesen auszubauen, gefährdet nämlich zunehmend die Sicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmer, der Fussgänger (vgl. die Idee, dass einzelne Kategorien von Velofahrenden in Zukunft auf dem Fussgängertrottoir fahren dürfen sollen).	Verkehrsmassnahmen sind immer das Produkt eines demokratischen Entscheidprozesses. Der Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmenden, also der zu Fuss Gehenden und der Velofahrenden, ist ein wichtiges Anliegen auch im Projekt ZBB. Wo möglich sollen im Projekt ZBBS rund um den Bahnhof die Verkehrsflächen für zu Fuss Gehende und Velofahrende klar voneinander abgegrenzt werden. Velos auf Trottoirs sind nicht vorgesehen.
102	Ryser Gerhard	Ich fordere Sie auf, inskünftig transparent dazu zu stehen, dass in Ihren Augen der MIV der Grund allen Übels ist und dass es den Stadtbehörden am liebsten wäre, wenn sich sämtliche MIV-Teilnehmer aus der Stadt Bern verabschieden. Dies wäre lediglich ehrlich und hätte zur Folge, dass die Wirtschaftstreibenden die auf sie zukommenden Konsequenzen ableiten könnten und die derart bevorzugt zu behandelnden Velofahrenden dann auch die Kosten ihrer Priorisierung bezahlen könnten.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.

<b>Autofreier Bahnhofplatz</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
105	Schüpbach Thomas	Autofreier Bahnhofplatz: unnötig und diskriminierend	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
106	Sommer SMN	Autofreier Bahnhofplatz: Plus mehr Grün würde ich mir wünschen.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.

<b>Baustein 3b Umfeld Henkerbrännli</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
1	CVP Stadt Bern	Henkerbrännli: Der Linksabbieger Richtung Bahnhof soll weiter bestehen bleiben. Ansonsten gibt es keine valable Verkehrsführung für den MIV. Wer von der Altstadt her kommend Richtung Insel oder Monbijou fahren will, müsste laut Auskunft der Planer über das Kurzparking Richtung Stadtbachstrasse geleitet werden. Das ist keine Alternative.	Gemäss dem Projekt erfolgt die Verkehrsführung via die Achse kleine Westtangente - Stadtbachstrasse. Ein Linksabbieger im Bereich der Schützenmattstrasse ist nicht vorgesehen, da eine Verkehrsbeziehung über den Bahnhofplatz mit der Zielsetzung von rund -60% MIV auf dem Bahnhofplatz nicht möglich ist.
3	FDP	Die neu angedachte ÖV Verkehrsführung im Bereich Reitschule erachtet die FDP nicht als zielführend und als "nice to have", aber nicht als nbtig. Zudem muss noch die Fahrbahn abgesenkt werden, was völlig übertrieben ist. So schlecht ist die jetzige Verkehrsführung nicht und aufgrund der Ausschreitungen rund um die Reitschule fragt man sich schon, ob die von der Stadt vorgeschlagene Verkehrsführung Sinn macht. Die FDP bezweifelt dies, zumal die Haltestelle beim Klee-Platz bestehen bleibt.	Die neue ÖV-Führung ist für die Linien 11 und 21 direkter und damit auch kürzer. Zudem kann der Stau auf der Schützenmattstrasse umfahren werden.
3	FDP	Wir erachten den Velogegenverkehr im Bollwerk als Risiko. An der Schaulplatzgasse gibt es täglich Anschauungsbeispiele wie risikoreich eine solche Verkehrsführung ist.	Die zukünftige Verkehrsführung im Bollwerk wird im Rahmen des separaten Planungsprozesses Bollwerk definiert. Aktuell ist kein Velogegenverkehr vorgesehen.
3	FDP	Wir erachten die Massnahmen für den Veloverkehr als zu einseitig auf die Velos ausgerichtet. Ohne Velos resp. bei einer Umfahrung der Velos über den Hirschengrabenplatz wären die vorgesehenen Massnahmen gegen den Autoverkehr nicht nötig.	Der Veloverkehr gehört zusammen mit dem Fussverkehr und dem öffentlichen Verkehr zu den nachhaltigen und zu fördernden Verkehrsarten. Es sind daher auch für den Veloverkehr grundsätzlich direkte Verbindungen anzubieten. Umleitungen widersprechen diesem Förderungsgedanken.

<b>Baustein 3b Umfeld Henkerbrännli</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
4	GFL Stadt Bern	Auf eine Absenkung der Neubrückstrasse unter dem Eisenbahn-Viadukt soll verzichtet werden. Stattdessen sollen die Trolleybusse mit gesenktem Stromabnehmer im Batteriebetrieb vom Bollwerk zum Henkerbrännli verkehren. Dadurch können Kosten gespart werden und auf eine komplizierte Trolley-Fahrleitungskreuzung an der Kreuzung Neubrückstrasse/Bollwerk kann verzichtet werden.	Es besteht die Möglichkeit, mit den Trolleybussen der Linie 11 stadtauswärts fahrdrahtlos unter der Brücke zu fahren und auf die Absenkung zu verzichten. Die genauen Auswirkungen sind im Rahmen des Bauprojekts noch zu klären.
4	GFL Stadt Bern	In diesem Abschnitt zeigt es sich besonders augenfällig, dass der nutzungsneutrale öffentliche Raum (die Fussverkehrsflächen) unter der grosszügigen Ausgestaltung von Auto-, Bus- und Velospuren leidet: Obwohl der Verkehr über das Bollwerk südlich der Schützenmatt massiv abnimmt, wird an dieser Stelle die Verkehrsfläche (inkl. Fussgängerinseln/Perrons) zu Lasten der Fussgänger-/Aufenthaltsfläche vergrössert (starke Reduktion MIV, Bus Nr. 11 und 21 werden nicht mehr über diesen Abschnitt genommen, alle Velos Richtung Bierhübeli, die vom Bahnhof/der Speichergasse kommen). Wir erwarten, dass bei der weiteren Arbeit die für den Strassenverkehr genutzte Fläche (inkl. Fussgängerinseln und Perrons) reduziert wird. Die Vergrösserung zusätzlicher Veloverkehrsfläche soll nicht auf Kosten der Fussgängerflächen erreicht werden.	Mit dem Spurabbau und der Neuorganisation der Haltestelle Bollwerk werden auch für die zu Fuss Gehenden neue Flächen im Wartebereich der Linie 20 erstellt. Zudem ist die Trottoirfläche im Bereich Kleeplatz gegenüber heute deutlich grösser (Haltestelle). Bei einer Velohauptroute ist eine Veloumfahrung bei den Haltestellen wenn immer möglich umzusetzen. Aufgrund des Platzbedarfs ist dies hier möglich. Dazu muss aber der Bereich der Schützenmatte für die Veloumfahrung stadteinwärts genutzt werden, eine weitere Spurreduktion ist nicht möglich.
4	GFL Stadt Bern	Wir fordern, dass auf die Trennung der Schützenmatte von der Allee (durch die Velospur auf der Nordseite des Bollwerks) verzichtet wird. Endlich wird die Schützenmatte aufgewertet, da ist es nicht angezeigt, diese von den schattenspendenden Bäumen abzutrennen und zu Gunsten von Verkehrsfläche zu verkleinern. Den nötigen Raum für die Velospur Richtung Bahnhof kann gewonnen werden, wenn auf das Perron auf der Südseite des Bollwerks bei der Schützenmatte verzichtet wird: Der Bus soll direkt am Trottoir halten. Diese südseitige separate Velospur hat kaum Vorteile, dafür aber viele Nachteile: Sie verursacht durch das Perron einen grösseren Flächenverbrauch, welcher zu Lasten der Fussgänger-Fläche	Gemäss den Standards für Velohaupttrouten gemäss Masterplan Veloinfrastruktur soll bei hohen Busfrequenzen (was bei der Linie 20 der Fall ist) wenn immer möglich eine Veloumfahrung hinter der Haltestelle angeboten werden. Der Platzbedarf einer Veloumfahrung auf der Strassenseite der Plantanen reicht nicht aus, deswegen wurde die Lösung mit der Veloumfahrung Seite Schützenmatte projektiert. Diese ist mit der Neugestaltung Schützenmatte abgestimmt.

Baustein 3b Umfeld Henkerbrännli			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		geht. Ausserdem bringt die Velospur zwischen Perron und Trottoir für Velofahrer Richtung Lorrainebrücke die Gefahr mit sich, dass Buspassagiere unaufmerksam die Velospur queren und Velofahrer, die mit Schuss durch das abschüssige Gelände (vom Bahnhof her) kommen, abbremsen oder sogar halten müssen. Der Mehrwert des Nichtkreuzens mit der Busspur erachten wir demgegenüber als sehr gering. Wir bevorzugen eindeutig, dass die Velos auf der Busspur fahren und die Haltestelle umfahren können, wie das heute bei der Bushaltestelle Lorraine (stadteinwärts) gelöst ist.	
4	GFL Stadt Bern	Die Veloverbindung von der Lorrainebrücke Richtung Bierhübeli wird durch die vorgesehenen Massnahmen leider nicht verbessert.	Gegenüber heute wird das Velo neu auf einem separaten Veloweg geführt. Zudem besteht für Velofahrende neu die Möglichkeit, via Bollwerk - Neubrückstrasse zu fahren. Die Veloführung Richtung Bierhübeli wird dadurch für Velofahrende deutlich verbessert.
6	Grünes Bündnis Bern	Durch die Massnahmen rund ums Henkerbrännli werden die Verkehrsströme entflechtet. Vor allem für die Velofahrenden bietet die neue Situation mehr Sicherheit an einem neuralgischen Knoten. Wichtig ist, dass mit der Umgestaltung rund um das Bollwerk auch die Situation auf der Lorrainebrücke für die Velofahrenden definitiv geklärt und gegenüber der Anpassung nochmals verbessert wird. Die Lorrainebrücke muss den Standards einer Velohauptroute entsprechen.	Diese Einschätzung wird geteilt. Die Lorrainebrücke erhält zusammen mit den Verkehrsmassnahmen ZBB zwei breite Radstreifen jeweils am rechten Rand, mit einer entsprechenden Entflechtung vom MIV bei den Knoten.
6	Grünes Bündnis Bern	Die Reduktion des MIV auf dem Bahnhofplatz, oder dereinst dessen vollständige Sperrung für den MIV, eröffnet neue Chancen für das Bollwerk. Wir vermissen in der Planung eine grosse Aufwertung des Abschnitts Bahnhofplatz-Bollwerk und insbesondere eine Reduktion der Trennwirkung zwischen Schützenmatte und Innenstadt. Konkret fordern wir die Reduktion der Fahrspuren auf das absolute Minimum. Bereits mit der vorliegenden Planung wird sich der Verkehr im Bollwerk reduzieren – aber die	Die Planung des Bollwerks erfolgt in einer separaten Organisation. Diese erfolgt in enger Koordination mit der SBB, welche einen Neubau im Bollwerk 2 - 8 realisieren will.

<b>Baustein 3b Umfeld Henkerbrännli</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
		Verkehrsfläche nimmt zu. Wir wünschen uns eine mutigere Planung, welche die Verkehrsfläche zu Gunsten von mehr Aufenthaltsfläche reduziert. Sollte der Bahnhofplatz gar autofrei werden – wie das GB verlangt – dann eröffnet das zusätzliche Möglichkeiten, die Verkehrsfläche weiter zu reduzieren.	
7	Grünliberale Partei Stadt (GLP)	Dank dem erzielten Parkplatzkompromiss auf der Schützenmatte wird diese Zone künftig erheblich belebter. Die Führung der Velospur von der Lorrainebrücke stadteinwärts über die zu belebende bzw. belebte Schützenmatte ist denkbar ungeschickt gewählt aufgrund der absehbaren Konflikte zwischen dem Velodurchgangsverkehr und flanierenden Schützbesuchern. Die Schütz sollte hier Priorität erhalten und die Velospur verlegt werden.	Gemäss den Standards für Velohaupttrouten gemäss Masterplan Veloinfrastruktur soll bei hohen Busfrequenzen (was bei der Linie 20 der Fall ist) wenn immer möglich eine Veloumfahrung hinter der Haltestelle angeboten werden. Der Platzbedarf einer Veloumfahrung auf der Strassenseite der Plantanen reicht nicht aus, deswegen wurde die Lösung mit der Veloumfahrung Seite Schützenmatte projektiert. Diese ist mit der Neugestaltung Schützenmatte abgestimmt.
7	Grünliberale Partei Stadt (GLP)	Die Bushaltestelle der Linien 11/21 stadtauswärts, welche neu am nordwestlichen Rand der Schützenmatt zu liegen kommt, sollte stärker als üblich ausgeleuchtet werden. Dies als simple Massnahme, dem Empfinden eines «Unorts» entgegenzuwirken.	Dieser Punkt wird im Rahmen des Bauprojekts aufgenommen und geprüft
7	Grünliberale Partei Stadt (GLP)	Die Absenkung der Neubrückstrasse unter dem Eisenbahn-Viadukt erscheint uns unnötig, sind doch bereits Trolleybusse unterwegs die mit gesenktem Stromabnehmer im Batteriebetrieb verkehren können sowie Voll-elektrobusse ganz ohne Stromabnehmer. Dadurch können Kosten gespart werden und auf komplizierten, unschönen und teuren Fahrleitungskabelsalat verzichtet werden.	Es besteht die Möglichkeit, mit den Trolleybussen der Linie 11 stadtauswärts fahrdrahtlos unter der Brücke zu fahren und auf die Absenkung teilweise zu verzichten.
8	Schweizerische Volkspartei der Stadt Bern (SVP)	Der Rückbau von Verkehrsflächen im Bereich Bollwerk / Schützenmatte / Henkerbrännli lehnen wir entschieden ab. Für diesen Bereich ist ein Masterplan Verkehrserschliessung auszuarbeiten.	Die Verkehrsfläche im Bereich Bollwerk / Schützenmatte / Henkerbrännli wird nicht rückgebaut. Gemäss den Zielen des STEK findet eine Umverteilung zugunsten des Fuss-/Veloverkehrs und des ÖV statt.



<b>Baustein 3b Umfeld Henkerbrännli</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
8	Schweizerische Volkspartei der Stadt Bern (SVP)	Im Gebiet Schützenmatte ist der Bau einer Einstellhalle für Velos und Autos zu realisieren. Dank dem erst kürzlich erstellten unterirdischen Autobahnanschluss vom Neufeld zur Tiefenastrasse besteht eine attraktive Zufahrt zum noch nicht realisierten Schützenmattparking.	Im Bereich Schützenmatte sind keine Velostationen geplant. Die Distanz zum Bahnhof wäre zu gross.
9	SP Stadt Bern	Auf die kostenintensive Absenkung der Fahrbahn unter der SBB-Unterführung (Neubrückstrasse) für Trolleybusse ist zu verzichten und die betroffenen ÖV-Linien (11 und 21) sind auf Betrieb mit Elektrobussen umzustellen.	Es besteht die Möglichkeit, mit den Trolleybussen der Linie 11 stadtauswärts fahrdrahtlos unter der Brücke zu fahren.. Die Umstellung der L21 auf Elektrobusse ist geplant.
9	SP Stadt Bern	Die kleine Westtangente muss für den Veloverkehr ertüchtigt und freigegeben werden. Insbesondere für E-Bikes kann so eine attraktive Umfahrungsmöglichkeit von Bollwerk, Bahnhof und Bubenbergplatz geschaffen werden, welche diese Achse entlastet.	Der Fokus der Velomassnahmen liegt klar auf oberirdischen Verbindungen, welche für alle Velofahrenden benutzbar sind. Auf der kleinen Westtangente bestehen erhebliche Schwierigkeiten, eine alltagstaugliche und sichere Veloverbindung zu erstellen. Die Öffnung der Westtangente für den Veloverkehr ist daher nicht Bestandteil der Verkehrsmassnahmen ZBB.
10	SP Fraktion Länggasse-Felsenau	Es gilt, die Spurreduktion (MIV) stadtauswärts über die Kreuzung Bollwerk / Schützenmattstrasse und die Lorrainebrücke umgehend zu realisieren.	Die vorzeitige Realisierung des Spurabbaus Bollwerk / Lorrainebrücke wurde im Rahmen des Projekts Velomassnahmen Lorrainebrücke geprüft Die Spuraufteilung wird im Rahmen des Projekts ZBB geprüft. Sofortmassnahmen, welche bereits heute umgesetzt werden, sind nicht Bestandteil des Projekts ZBB.
13	Oberingenieurkreis II Kanton Bern	Die heutige Dosierung am Henkerbrännli in der morgendlichen Verkehrsspitzenzeit verursacht bereits jetzt einen zwischenzeitlichen Rückstau bis zum Neufeldtunnel. Dieser Rückstau darf nicht noch länger werden, da die Verkehrssicherheit im Tunnel gefährdet wird. Allenfalls müsste eine Dosierung im Bereich Abzweiger Neufeldtunnel Richtung Stadt vorgesehen werden.	Die Situation Tiefenastrasse wurde im Hinblick auf ZBB intensiv beurteilt. Die Verkehrsprognose gemäss Gesamtverkehrsmodell geht von einer Fortsetzung der MIV-Abnahme der letzten Jahre auf Stadtgebiet aus, insbesondere auch unterstützt durch die Weiterentwicklung des ÖV-Angebots und der aktiven Veloförderung. Dieser Basiszustand wird überlagert durch die Verkehrswirkung / Verkehrsverlagerung durch die notwendige MIV-Reduktion im Bereich Bubenbergplatz. Für die Tiefenastrasse wird in der Bilanz von einer Verkehrsabnahme und damit nicht von einer Zunahme des Rückstaus ausgegangen. Beim Knoten Henkerbrännli wurde dennoch die Möglichkeit untersucht, mit der Verlängerung des Rechtsabbiegespur auf der

<b>Baustein 3b Umfeld Henkerbrännli</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
			Tiefenaustrasse in Richtung kleine Westtangente und Bierhübeli die Leistungsfähigkeit auf der Knotenzufahrt zu erhöhen. Die dafür notwendigen Eingriffe in die Stützbauwerke / Böschung erwiesen sich als sehr aufwändig. Deshalb wurde die Massnahme als unverhältnismässig verworfen. Die Verkehrsentwicklung wird mit einem Monitoring & Controlling eng verfolgt, und wenn erforderlich, müssen in Zusammenarbeit mit Kanton und gegebenenfalls dem ASTRA zusätzliche Massnahmen ergriffen werden. Der Vorschlag einer Dosierung auf der Zufahrt in den Neufeldtunnel stellt dabei sicher eine Option dar.
13	Oberingenieurkreis II Kanton Bern	Im Bereich Henkerbrännli ist die Gesamtstrassenlärmsituation der Gemeinde- und Kantonsstrasse (Tiefenaustrasse) aufzuzeigen und sind allfällige Massnahmen in Bezug auf beide Emissionsquellen zu dimensionieren.	Dies wird im Rahmen des UVB 2. Stufe untersucht.
13	Oberingenieurkreis II Kanton Bern	Laut Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) werden durch das Vorhaben verschiedene historische Strassen von nationaler Bedeutung tangiert. Im Bereich Henkerbrännli weisen diese viel Substanz/Substanz und im Hirschengraben Substanz auf (siehe Beilage). Gemäss Art. 6 Abs. 2 der Verordnung über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (VIVS) müssen Objekte von nationaler Bedeutung mit Substanz mit ihren wesentlichen Substanzelementen ungeschmälert erhalten werden. Zur Substanz der historischen Verkehrswege gehören auch Böschungen, Mauern, die weg begleitende Vegetation wie Hecken, Bäume und standortgerechter Böschungswuchs, Wegsteine und andere Wegbegleiter wie Brunnen usw.	Im Rahmen der Erarbeitung des Vorprojekts war die Denkmalpflege einbezogen, sie hat das Vorprojekt geprüft. Das Vorhaben ist mit der Denkmalpflege abgeglichen. Die historische Substanz wird nicht tangiert (gilt für Tiefenau- und Neubrückstrasse).
14	BERNMOBIL	Auch die Massnahmen im Umfeld des Henkerbrännlis sind für den ÖV (Linien 11 und 21) sehr gut, die Reisezeiten werden verkürzt und es gibt weniger Behinderungen.	Wird zur Kenntnis genommen

<b>Baustein 3b Umfeld Henkerbrännli</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
16	SBB Infrastruktur	Die Massnahmen an den Ingenieurbauwerken (Verschieben Stützmauern, Absenkung Strasse inkl. Werk- und Wasserleitungen in der Unterführung Neubrückstrasse, Abtrennen der Ecke beim Brückenpfeiler A iderlager) sind nur grob beschrieben. Die weitere Projektierung ist mit der SBB abzustimmen resp. ist durch einen Projektleiter SBB zu begleiten, so dass beim Einreichen des Baugesuches alle erforderlichen Nachweise und Dokumente vorliegen. Die Anlageanpassungen im Eilgutareal sind mit dem RBS und der SBB weiter abzustimmen und zu vertiefen. Den konkreten Bedürfnissen, z.B. Platzierung/Stabilität Fahrleitungsmasten oder Einzäunung/Arealabgrenzung usw. ist besondere Beachtung zu schenken.	Wird zur Kenntnis genommen. Die Stadt Bern wird die SBB bei der weiteren Projektierung im Bauprojekt miteinbeziehen.
16	SBB Infrastruktur	Die Gleise des Eilgutareales können aufgrund der Nutzungsbedürfnisse auch in der Bauzeit der zurückzusetzenden Stützmauer nicht ausser Betrieb genommen bzw. temporär eingekürzt werden. Einzelne Sperren zur Entlastung der Baugrubenabschlüsse sind denkbar und in der weiteren Planung mit den SBB abzustimmen (generelle Machbarkeit bereits im Bauprojekt, nicht erst mit der Ausführungsplanung).	Wird zur Kenntnis genommen. Die Stadt Bern wird die SBB bei der weiteren Projektierung im Bauprojekt miteinbeziehen.
16	SBB Infrastruktur	Vom Bollwerk besteht unter dem Schützenmattviadukt neben der Strassenausfahrt auch ein Fusswegzugang. Mit der vorgestellten Schliessung der Pfeilerzwischenräume und deren Fortsetzung um die Strassenausfahrt ist der Fusswegzugang gemäss Visualisierung nicht mehr nutzbar. Dieser Zugang ist in der weiteren Planung der Stadt Bern zwingend zu berücksichtigen. Die künstliche Wand ist entsprechend anzupassen. Die Verkleidung zwischen den Pfeilern der Unterführung Neubrückstrasse muss so erfolgen, dass die Bauteile (Pfeiler, Brückenuntersicht, Lager etc.) für Inspektionen und Unterhalt ohne zusätzlichen Aufwand zugänglich bleiben.	Der Fussgängerzugang ist weiterhin über eine Türe zu gewährleisten. Die Stadt Bern wird die SBB bei der weiteren Projektierung im Bauprojekt miteinbeziehen.

<b>Baustein 3b Umfeld Henkerbrännli</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
16	SBB Infrastruktur	Die SBB geht davon aus, dass die Anpassung des Bremspfeilers in der im technischen Bericht äusserst knapp aufgezeigten Art und Weise mit den verantwortlichen Stellen der SBB bereits vorabgestimmt ist. Neben der baulichen Abstimmung ist im Bauprojekt die Umsetzung im Detail inkl. Auswirkungen auf den Bahnbetrieb konkret zu ermitteln und aufzuzeigen. Beim vorgesehenen Teilabbruch beim Brückenpfeiler resp. -widerlager sind künftige Brückenverbreiterungen (z.B. i Rahmen von Sanierungen oder Anpassungen an gültige Regimente) zu berücksichtigen.	Im Vorprojekt wurde die Anpassung des Bremspfeilers bereits mit der SBB abgestimmt und den Fachstellen zur Stellungnahme zugestellt. Die Stadt Bern wird die SBB bei der weiteren Projektierung im Bauprojekt miteinbeziehen.
16	SBB Infrastruktur	Offen bleibt in den Ausführungen, wie die Zugänglichkeit für Fussgänger und Pneufahr zeuge in das Eilgutareal im Bereich der Kreuzung Henkerbrännli (hinter den Prellböcken) sichergestellt wird. Es ist insbesondere von Interesse, wie die LKW für die Arealversorgung in das Areal fahren können und wie sie dieses wieder verlassen können, ohne sich über Verkehrsregel hinwegsetzen zu müssen. Das heisst: Die Zu- / Ausfahrt aus dem Eilgutareal und Wagenwaschanlage muss auch zukünftig LKW (4-Achser) tauglich sein. Der Abschluss im Bereich der bestehenden Ausfahrt und der Personalzugang aufs Eilgutareal sind zu klären, insbesondere Sicherheit, Materialisierung, Reinigung, Unterhalt. Das Projekt ist mit den weiteren Projekten RBS Tiefbahnhof und Instandstellung Eilgutareal (Dienstparkplatzareal) zu koordinieren und abzustimmen werden. A fällige Ersatzparkplätze für das Dienstpersonal SBB sind auf Kosten der Stadt zu organisieren. Die SBB ist schadlos zu halten.	Die Zufahrt hinter den Prellböcken beim Eilgutareal ist wie heute über den Knoten Henkerbrännli möglich, dieser Punkt wurde im Vorprojekt mit der SBB abgestimmt. Die Zufahrt des Eilgutareal wurde auch im Vorprojekt mit der SBB und dem RBS koordiniert. Die Stadt Bern wird die SBB bei der weiteren Projektierung im Bauprojekt miteinbeziehen.
16	SBB Infrastruktur	Die beiden Dienstparkplätze neben dem Bollwerk 12 sind, wie in einem früheren Austausch gefordert, weiterhin berücksichtigt. Unklar bleibt jedoch, wie diese ohne Gefährdung des Veloverkehrs erreicht, aber vor allem wieder verlassen werden können. Dies ist im Bauprojekt aufzuzeigen	Wird zur Kenntnis genommen. Die Stadt Bern wird die SBB bei der weiteren Projektierung im Bauprojekt miteinbeziehen.

Baustein 3b Umfeld Henkerbrännli			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		und falls notwendig mit den Pikettdiensten genauer zu beurteilen oder anzupassen. Die Dienstparkplätze müssen jederzeit zugänglich sein und keine Sichtbehinderungen durch Gegenstände aufweisen sowie möglichst keine Kanten bzw. abgeschrägte Trottoirkanten.	
16	SBB Infrastruktur	Mit dem Neubau Bollwerk 2-8 ist die Platzierung der Bushaltestellen im Bereich Bollwerk zu überdenken.	Die Platzierung der Bushaltestelle im Bollwerk wird im Rahmen des Projekts Bollwerk durch die Verkehrsplanung der Stadt Bern festgelegt. Dieser Teil ist nicht Bestandteil des Projekts ZBBS.
16	SBB Infrastruktur	Die städtische Interessenslinie im Bereich Eilgut wird als kritisch erachtet und verhindert langfristig das volle Entwicklungspotential von diesem Areal. Diese Linie muss mit SBB Immobilien abgesprochen werden.	Die städtische Interessenslinie wurde bereits in der Vorstudie zwischen Stadt Bern und SBB definiert.
17	EWB	<p>Beim Baustein 3b ist ewb seit dem Vorprojekt involviert und hat die entsprechenden Massnahmen und Bedürfnisse im Projekt deponiert. Das zuständige Ingenieurbüro, B+S AG, hat die Werkleitungsmassnahmen mehrheitlich in den Plangrundlagen dargestellt.</p> <p><b>Verdrängung von Werkleitungen durch Projekt:</b> Verlegung MS-Rohrblock inklusive Kabelleitungen im Bereich Tieferlegung Neubrücke / Verlegung W-Leitung im Bereich Neubrücke / Verlegung G-Leitung und W-Leitung im Bereich Bollwerk, Hodlerstrasse</p> <p><b>Anforderungen TAB:</b> Ertüchtigung Schlupfkanal im Bereich Bollwerk bezüglich Tragfähigkeit gemäss Anforderungen TAB. Auf Grund dieser Anforderungen hat Energie Wasser Bern im 2018 das Ingenieurbüro B+S AG beauftragt eine Zustandserfassung und Instandhaltungskonzept zu erarbeiten für den bestehenden Schlupfkanal. Der Bericht vom 10.7.2018 zeigt die erforderlichen Verstärkungsmassnahmen auf. Der Bericht wurde in Begleitung mit dem TAB, Herr Simon Mosimann erstellt.</p> <p><b>Bedürfnisse Werkleitungen ewb:</b> Ausbau W-Leitung im Bereich Einspeisung RBS Eilgutareal (Sprinkleranlage) / Sanierung und Entflechtung E-Netz im Bereich Bollwerk 27-41</p>	Im Bearbeitungsprozess zum Bauprojekt ist ewb integriert, und die Anliegen werden behandelt.

Baustein 3b Umfeld Henkerbrännli			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		<p><b>Anforderungen Bernmobil:</b> Anpassungen Werkleitungen für die Einspeisungen Bernmobil</p> <p><b>Anforderungen ewb:</b> Schützen des bestehenden 132kV Trasse in der Neubrückstrasse mit einer armierten Beton Druckverteilterplatte. / Prüfen der bestehenden FW Stollen und Trassen auf Zustand und Massnahmen bezüglich oberflächlicher Abdichtung. Bei Bedarf sind diese Massnahmen im Projekt zu koordinieren.</p>	
18	Dialog Nord	Die geplanten Massnahmen für den Fussverkehr sind aus unserer Sicht unzureichend. Wir können keine Massnahmen feststellen, die eine Steigerung der Attraktivität des Fussverkehrs bewirkt. Der Fussgängerübergang bei der Neubrückstrasse verlängert sich, durch die Trottoir Verlegung an der Neubrückstrasse entsteht ein unansehnlicher Flaschenhals beim Brückenpfeiler, der auch nachts zu Unsicherheiten führt (fehlende Übersicht, Versteckmöglichkeit). Die Sicherheit im öffentlichen Raum wird tangiert und ist so schwierig zu gewährleisten.	Der Fussgängerstreifen Neubrückstrasse ist (wenig) länger wegen des Busgegenverkehrs. Der Brückenpfeiler wird, soweit dies die Brückenkonstruktion zulässt, angepasst.
18	Dialog Nord	Das Trottoir zwischen Bahnhof und Schützenmatte (entlang Velostation, Bollwerk 2 – 8) bleibt so schmal wie es ist Verbindung Bahnhof. Ein Kreuzen ist heute fast nicht möglich, es kommt zu gefährlichen Situationen zwischen Fussgänger, Velofahrer, Taxi und Bus. Wenn schon die Fahrspuren neu aufgeteilt werden, sollte unbedingt das Trottoir verbreitert werden.	Die Neugestaltung des Bereichs Bahnhofplatz Ost bis Schützenmatte wird in einem separaten Projekt unter der Federführung der VP bearbeitet. Die Eingaben werden entsprechend in diesem Projekt geprüft.
18	Dialog Nord	Im Raum Henkerbrännli bleibt für den Fussgänger das Überqueren der Strassen ein Spiessroutenlauf und bleibt hochkant unattraktiv. Um die Attraktivität für Fussgänger (Pendler, Spazierer etc.) zu steigern, würden wir deshalb entlang der Neubrückstrasse ein neues Trottoir begrüssen, kombiniert mit einem Steg über die kleine Westtangente in der Tradition der verschiedenen Stege, die einstmal das Bahnhofsgelände überquerten. Dies würde den Knoten Henkerbrännli entlasten.	Das Eilgutareal bleibt ein für die Öffentlichkeit geschlossenes Areal (Eigentümer SBB, Sicherheitsgründe Gleisanlage / Transporte). Ein Gehweg ist erst bei einer Nutzungsänderung des Areals Eilgut möglich. Die Stadt hat dazu die Interessenslinie bei der SBB angemeldet.

<b>Baustein 3b Umfeld Henkerbrännli</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
18	Dialog Nord	Grundsätzlich begrüßen wir die Massnahmen für den Veloverkehr im Raum Bollwerk. Die Verlegung der stadteinwärts führenden Velospur begrüßen wir. Die Umsetzung dieser Massnahme sollte so schnell wie möglich erfolgen. Bei der stadtauswärtsführenden Spur zwischen Bushaltestelle und Trottoir sind wir eher zwiespältig. Es führt zu gefährlichen Situationen zwischen Fussgänger und Velofahrer, zumal die abwärts fahrenden Velofahrer hier ein beträchtliches Tempo aufbauen können.	Die Neugestaltung des Bereichs Bahnhofplatz Ost bis Schützenmatte wird in einem separaten Projekt unter der Federführung der städtischen Verkehrsplanung bearbeitet. Die Eingaben werden entsprechend in diesem Projekt geprüft. Aussage stadteinwärts: wird zur Kenntnis genommen. Aussage stadtauswärts: Zwischen Velo- und Fussbereich wird es einen deutlichen Randabschluss geben. Die Kennzeichnung und die Begrenzung der beiden Bereiche sind damit klar.
18	Dialog Nord	Im Bereich Henkerbrännli bleibt die Situation auf der Schützenmattstrasse nach wie vor unbefriedigend für die Velofahrer. Der Spurwechsel hinauf zum Bierhübeli ist unlogisch und streut Unsicherheit. Der Spurwechsel müsste früher eingefädelt werden.	Die Veloführung im Knoten Henkerbrännli wurde im Bauprojekt verbessert.
18	Dialog Nord	Durch die Verlegung des Neufeld-Busses stadtauswärts auf die Neubrückstrasse wird der Stau auf der Schützenmattstrasse umfahren. Die Konflikte mit andern Verkehrsteilnehmenden wird minimiert (MIV, Velo). Die Anordnung der Haltestellen ist sinnvoll. Wir begrüßen daher die Massnahmen.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
18	Dialog Nord	Geplante Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr MIV (Baustein 3b): Die Massnahmen begrüßen wir grundsätzlich (3). Sie sind notwendig, damit das Bahnhofumfeld entlastet wird. Durch den Wegfall der Linksabbiegung bei der Reitschule entfällt eine Wendemöglichkeit für Lastwagen ab Bollwerk bzw. Hodlerstrasse. Wir befürchten dadurch einen Mehrverkehr für die Lorrainebrücke bzw. für das Quartier. Für Personewagen bleibt als Wende-/Umfahrungsmöglichkeit die kleine Westtangente (für LKW gesperrt).	Die Überlegungen sind nachvollziehbar. Durch die Randbedingung der beschränkten Durchfahrtshöhe der kleinen Westtangente und die Notwendigkeit des Linksabbieverbots aus der Schützenmattstrasse in Richtung Bollwerk sind die Handlungsoptionen minimal. Die Auswirkungen auf das Lastwagenaufkommen auf der Lorrainebrücke sind schwer vorhersehbar. Der erwähnten möglichen Wirkung steht die Einschätzung gegenüber, dass durch die notwendige Verkehrsreduktion im Bereich Bahnhof-/Bubenbergplatz insbesondere der Durchgangsverkehr abnehmen wird, auch bezogen auf den Schwerverkehr. Dies könnte sich auch günstig auf das Nordquartier auswirken. Durch die ZBB-Massnahmen wird auf der Lorrainebrücke grundsätzlich eine Verkehrsabnahme prognostiziert.

<b>Baustein 3b Umfeld Henkerbrännli</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
18	Dialog Nord	Die Gestaltung des Raumes Schützenmatte/Bollwerk ist noch stark verbesserungsfähig. Die neue Wand beim Eisenbahnviadukt an der Neubrücke als Abgrenzung zum Eilgutareal ist unverständlich und in der Visualisierung zusätzlich unvorteilhaft dargestellt. Sie bildet eine zusätzliche Sichtbarriere und sollte überdacht werden. Beim Kleeplatz scheint der einzige gestalterische Eingriff zu erfolgen. Weshalb die alten, teilweise hohen Bäume wegmüssen, ist in den Unterlagen nicht erwähnt.	Die Gestaltung der Wand wird überprüft. Beim Kleeplatz wird nochmals geprüft, welche der grossen Bäume erhalten werden können.
21	ACS Sektion Bern	Die neu angedachte ÖV-Verkehrsführung im Bereich Reitschule wird nicht als zielführend erachtet; als "nice to have", aber nicht als nötig. Zudem muss noch die Fahrbahn abgesenkt werden, was völlig übertrieben ist. So schlecht ist die jetzige Verkehrsführung nicht und aufgrund der Ausschreitungen: rund um die Reitschule fragt man sich schon, ob die von der Stadt vorgeschlagene Verkehrsführung Sinn macht.	Die neue ÖV-Führung ist für die Linien 11 und 21 direkter und damit auch kürzer. Dies erhöht die Fahrplanstabilität, zudem wird die Schützenmattstrasse umfahren und damit vom ÖV entlastet.
21	ACS Sektion Bern	Wir erachten den Velogegeverkehr im Bollwerk als Risiko. An der Schützenmattplatzgasse gibt es täglich Anschauungsbeispiele wie risikoreich eine solche Verkehrsführung ist.	Am Bollwerk sind übliche Radstreifen in beide Richtungen geplant, jedoch ist kein "Velogegeverkehr" vorgesehen.
21	ACS Sektion Bern	Wir erachten die Massnahmen im Bahnhofumfeld als zu einseitig und nicht auf die allgemeinen Bedürfnisse des gesamten Verkehrs, d. h. nur auf die Bedürfnisse des Veloverkehrs ausgerichtet. Ohne Velos resp. bei einer Umfahrung der Velos über den Hirschengrabenplatz wären die vorgesehenen Massnahmen gegen den Autoverkehr nicht nötig.	Der Veloverkehr gehört zusammen mit dem Fussverkehr und dem öffentlichen Verkehr zu den nachhaltigen und zu fördernden Verkehrsarten. Es sind daher auch für den Veloverkehr grundsätzlich direkte Verbindungen anzubieten. Umleitungen widersprechen diesem Förderungsgedanken.
28	Hausverein Schweiz	Der Hausverein Schweiz engagiert sich im Verein Bollwerkstadt der Liegenschaft Bollwerk 35 in Bern. Dieser hat sich aktiv in den bisherigen partizipativen Planungsprozess Schützenmatte eingebracht und sich auch an den „NEUstadt-lab's“ engagiert. Gerne nehmen wir nun die Gelegenheit wahr, uns zu oben erwähnter Mitwirkungsaufgabe zu äussern. Wir betrachten die von Ihnen vorgeschlagenen Massnahmen nicht nur aus	Die 2015 im Rahmen der Verkehrsstudie Schützenmatte als vielversprechende Variante diskutierte Verkehrsführung "Entlastung Bollwerk" mit je Gegenverkehr auf der Schützenmattstrasse und der Neubrücke erwies sich bei der weiteren Konkretisierung im Rahmen ZBBS als nicht möglich. Der Grund lag in der Überlastung des Knotens Henkerbrännli. Im Bereich Bollwerk wird mit dem Betriebskonzept ZBBS dennoch eine Ent-



Baustein 3b Umfeld Henkerbrännli			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		<p>der Optik des Verkehrs, sondern aus einer gesamtheitlichen Entwicklungsperspektive des Perimeters rund um die Schützenmatte.</p> <p>Im Rahmen des partizipativen Planungsprozesses Schützenmatte hat sich das Begleitgremium namentlich auf folgende Zielsetzungen geeinigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der motorisierte Individualverkehr soll nachhaltig reduziert und beruhigt werden.</li> <li>• Die Schützenmatte wird durch multifunktionale Nutzungen attraktiver. Die Hodlerstrasse wird zum Boulevard (Kulturmeile) aufgewertet.</li> <li>• Eine bessere Anbindung der Schützenmatte an die Innenstadt ist vorzuziehen. Die Querungsbereiche für den Langsamverkehr müssen optimiert werden.</li> </ul> <p>Im Planungsprozess Schützenmatte eröffnete die Metron-Verkehrsstudie neue Handlungsspielräume, um diese Zielsetzungen erreichen zu können (siehe Ergebnisbericht 4. Begleitgremium vom 19. Mai 2015). So sah die Variante "Entlastung Bollwerk" eine Öffnung der Neubrücke- und Schützenmattstrasse für den Gegenverkehr vor. Dadurch würden das Bollwerk und die Neubrücke stark entlastet und die Trennwirkung Richtung Innenstadt reduziert.</p> <p>Die in der nun vorliegenden Mitwirkungsaufgabe vorgesehenen Massnahmen für die Neuorganisation des Verkehrs im Perimeter Henkerbrännli / Bollwerk gehen aus unserer Sicht zwar in die richtige Richtung, namentlich was die Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr und den Veloverkehr betreffen, sie erfüllen aber unsere Vorstellungen wie auch die Zielsetzungen des partizipativen Planungsprozesses Schützenmatte bei Weitem nicht.</p> <p>Wir fordern deshalb weitergehende Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Verkehrsvariante "Entlastung Bollwerk" mit einer Öffnung der Neubrücke- und Schützenmattstrasse für den Gegenverkehr ist umzusetzen.</li> </ul>	<p>lastung prognostiziert, und so ist im Bereich der Schützenmatte die Spurreduktion analog der ursprünglichen Variante "Entlastung Bollwerk" vorgesehen, mit Modifikationen bei der Veloführung.</p> <p>Der Bereich Bollwerk soll mit Tempo 30 signalisiert werden. Eine Begegnungszone wird im Rahmen Betriebskonzept ZBBS jedoch als nicht zweckmässig beurteilt.</p> <p>Die Hodlerstrasse liegt nicht im Projektperimeter Betriebskonzept ZBBS. Die zwei Fahrspuren stadtauswärts braucht es, weil sonst der Knoten Lorrainestrasse längere Wartezeiten für alle aufweist (inkl. Bus-, Velo- und Fussverkehr): Dank der Linksabbiegespur in Richtung Henkerbrännli kann die Lorrainebrücke in beide Richtungen gleichzeitig grün erhalten. Dies wäre nicht möglich ohne Linksabbiegespur Eine weitere Verbreiterung des Trottoirbereichs ginge zu Lasten der Veloumfahrung der Haltestelle.</p>

Baustein 3b Umfeld Henkerbrünnli			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		<p>Damit kann der motorisierte Individualverkehr zwischen Bollwerk und Schützenmatte zusätzlich reduziert werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Strassenfläche für den motorisierten Verkehr muss und kann beim Bollwerk reduziert werden. Schon mit der in der Mitwirkungsvorlage prognostizierten Verkehrsmenge sind zwei Fahrspuren Richtung Lorraine (Linksabbiegerspur Schützenmattstrasse plus Fahrspur Lorrainebrücke) unnötig, eine Fahrspur würde genügen.</li> <li>• Der Bereich Bollwerk/Schützenmatte wird als Begegnungszone signalisiert (Tempo 20 mit Fussgängervortritt) und zur Flanier- und Begegnungszone umgestaltet und belebt. Dadurch wird die Trennwirkung reduziert und der Querungsbereich für den Langsamverkehr verbessert.</li> <li>• Der Trottoirbereich beim Bollwerk soll markant vergrössert und auch für Nutzungen im Sinne einer Flanier- und Begegnungszone verwendet werden können.</li> </ul>	
32	Pro Velo	Lorrainebrücke Richtung Schützenmattstrasse: Rechtsabbiegen für Velos muss funktionieren und erlaubt sein, wenn die Autospur nach rechts grün hat.	Der Knoten wurde im Bauprojekt nochmals überprüft und modifiziert. Mit dem angepassten Projekt ist ein gleichzeitiges Rechtsabbiegen möglich.
32	Pro Velo	<p>Einmündung Hodlerstrasse</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schützenmattstrasse: Warum ist die MIV-Spur 3.50m? Im Mündungsbereich ist die Strassenbereich viel zu gross. Die Fg müssen zu viele Schritte machen um rüber zu kommen.</li> </ul> <p>Linksabbiegende vom Bahnhof brauchen auch nicht so eine weit offene Mündung. Die Fg-Querung könnte auf der Insel leicht abgeknickt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rechtsabbiegen für Velos muss funktionieren und erlaubt sein, wenn die Autospur nach rechts grün hat.</li> </ul>	<p>Der Knoten Hodlerstrasse/Schützenmattstrasse wurde im Rahmen des Bauprojekts nochmals überprüft und massgeblich angepasst. Die Punkte wurden wenn möglich berücksichtigt, dazu können nach heutigem Stand folgende Verbesserungen in Aussicht gestellt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die MIV-Spur mit 3.50m ist aufgrund des Platzbedarf der Schleppkurve in Richtung Lorrainebrücke notwendig.</li> <li>- Ein gleichzeitiges Rechtsabbiegen Lorrainebrücke / Schützenmattstrasse ist nun möglich.</li> <li>- Die Lage der Fussgängerstreifen wurde angepasst.</li> </ul>

Baustein 3b Umfeld Henkerbrännli			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Extern stark frequentierter Fussgängerstreifen weit weg von Wunschlinie, wie soll das funktionieren? Fussgänger werden ständig durch den Veloaufstellbereich hindurchgehen.</li> </ul>	
32	Pro Velo	Neubrückstrasse stadteinwärts neben Reithalle Höhe 0+070: MIV für geradeaus Richtung Bahnhof muss auf sehr kurzem Abschnitt die Velospur kreuzen. Geschw. ist aber hoch. MIV drückt von hinten.	Die Strasse hat Gefälle (Velo ähnlich schnell wie MIV), zudem wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit (ev. Tempo 30) noch geprüft. Die Sperrfläche wird auf ein Minimum reduziert und baulich ausgestaltet, damit kann die Kreuzungsstrecke verlängert werden.
32	Pro Velo	Bollwerk Richtung Lorrainebrücke: Velos Richtung Lorrainebrücke Höhe 0+220 können mit dem ÖV parallel grün haben.	Dies wurde entsprechend umgesetzt.
32	Pro Velo	Beim Linksabbiegen Neubrückstrasse - Bollwerk: die "Velostreifen"-Markierung startet zu schmal, der erste Balken ist zu stark rechts.	Breite 1.80m; Markierung wurde nochmals optimiert und entsprechend angepasst.
32	Pro Velo	Beim Einbiegen von Neubrückstrasse Richtung Bahnhof ist die "Velostreifen"-Markierung neben Bushalt zu schmal, sie sollte dem vorherigen Verlauf noch etwas folgen.	Breite neben Bushaltestelle ist 1.80m. Länge Bushalt ist 25m. Breite Busplatte ist 3.0m, d.h. ausreichend Lichtraumprofil.
32	Pro Velo	Warum gibt es eine ganze durchgehende Fahrspur von der Lorrainebrücke Kreuzung bis rauf zum Bierhübeli, wenn dann oben zu ist (Poller Mittelstrasse)? Damit trotz Stauraum zur Tiefenaustrasse der Bus vorbeifahren kann? Aber der fährt doch jetzt auf der anderen Seite direkt rauf?	Richtig, der Bus fährt neu auf der Seite Neubrückstrasse. Die Fahrspur Lorrainebrücke-Schützenmattstrasse-Henkerbrännli ist trotzdem notwendig, damit auch genügend Stauraum/Kapazität für den Knoten Henkerbrännli vorhanden ist. Die zweite Fahrspur führt nicht nur Richtung Bierhübeli, sondern auch Richtung kleine Westtangente / Stadbachstrasse. Die Fahrspur Neubrückstrasse ab Henkerbrännli Richtung Bierhübeli ist zur Erschliessung der Engestrasse und des Länggassequartiers / der Neubrückstrasse weiterhin notwendig.
32	Pro Velo	Linksabbiegen von Lorrainebrücke direkt in Speichergasse wird heikel und fahrdynamisch zu eckig, auch für Autos Richtung Bahnhof. --> Markierung verbessern. Indirekt ev. schwer kommunizierbar. Das soll verbessert werden.	Im Bauprojekt wurden kleine Verbesserungen bei der Markierung und der baulichen Insel vorgenommen.

<b>Baustein 3b Umfeld Henkerbrännli</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
32	Pro Velo	Neues Abbiegen vom Bollwerk in die Neubrückstrasse: von hinten kommt der Bus, von vorne der MIV entgegen, rechts ein LKW vorbei. Eine unmögliche Situation für Velofahrende.	Das direkte Linksabbiegen ist als Angebot für geübte und schnelle Velofahrende gedacht. Hierfür wurde im Bauprojekt eine zusätzliche Schutzinsel aufgenommen. Für weniger geübte Velofahrende wird die Route über die Schützenmattstrasse verbessert mit dem abgetrennten Radstreifen und dem einfachen Abbiegen vom Bollwerk in die Schützenmattstrasse.
32	Pro Velo	Schützenmattstrasse: Zweispurigkeit für MIV erst möglichst spät beginnen, frühestens ab Eisenbahnbrücke, dafür vorher noch breiten Radstreifen zum Überholen.	Die Zweispurigkeit Schützenmattstrasse ist bereits ab der Kreuzung Henkerbrännli zwingend notwendig, damit bei der Kreuzung aus mehreren Richtungen gleichzeitig Grün gegeben werden kann (z.B. Lorrainebrücke Rechtsabbieger mit Hodlerstrasse geradeaus oder Bollwerk Linksabbieger).
32	Pro Velo	Bericht 4.6.3 Strassenbau Schützenmattstrasse: Fg-Velo-Bereich wird auf der gesamten Länge mit Anschlag 3cm getrennt. --> Muss 4/16cm heissen. Viele Überholmanöver.	Die Trennung erfolgt mit 3cm zum Verkehr und 4cm schräg zum Gehweg (Gemäss Masterplan Velo Typ Q2B.).
32	Pro Velo	Bollwerk vor Knoten Lorrainebrücke: Entlang des Kleeplatzes könnte ein Fuss-Abstell-Angebot installiert werden. Damit könnten auch die Fg gelenkt werden.	Der Platz soll möglichst geöffnet und es sollen keine Hindernisse montiert werden. Im Moment wird auf solche Anlagen verzichtet.
32	Pro Velo	Kann man aus der Hodlerstrasse indirekt ins Bollwerk linksabbiegen?	Das Linksabbiegen Hodlerstrasse ist bereits via Genfergasse einfacher und direkter möglich.
33	TCS Bern-Mittelland	Die geplanten Massnahmen für den Bus ziehen massive Kosten nach sich. Hier stellt sich die Frage nach dem Verhältnis von Kosten und Nutzen der veränderten Verkehrsführung. Die Zeitersparnis für den Bus ist zwar begrüssenswert, allerdings wird in der Verkehrsplanung der Stadt Bern die Fahrplanteue von Bernmobil regelmässig den Zielen des Langsamverkehrs geopfert. Weshalb wird also ausgerechnet in diesem Projekt der Fokus hier angesetzt?	Die neue ÖV-Führung ist für die Linien 11 und 21 direkter und damit auch kürzer. Dies erhöht die Fahrplanstabilität, zudem kann die Schützenmattstrasse umfahren und damit vom ÖV entlastet werden. Betreffend die Kosten für die Absenkung der Fahrbahn unter der SBB-Brücke sind noch Optimierungen möglich, die im Bauprojekt diskutiert werden müssen.
33	TCS Bern-Mittelland	Bausein 3b, MIV: Die geplanten Massnahmen für den MIV lassen erwarten, dass vermehrt weitere Umwege gefahren werden müssen, um Ziele	Abklärungen zu den Mehrwegen zeigen, dass durch die Einschränkungen durch ZBBS übergeordnet betrachtet nur sehr geringe Mehrwege erzeugt werden. Die Erschliessung des Bahnhofs Bern bleibt für den MIV weiterhin

Baustein 3b Umfeld Henkerbrännli			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		zu erreichen oder falls sich nicht ortskundige Personen verfahren. Ökologisch nachhaltig ist ein solches Vorgehen nicht. Auch sind die Effekte der Massnahmen am Bahnhof und die am Henkerbrännli gegenläufig. Dies erweckt nicht den Eindruck einer durchdachten Verkehrsplanung, sondern eines Mehrfrontenkrieges gegen den MIV.	gewährleistet. Die neuen Verkehrsführungen erfordern selbstverständlich auch eine Anpassung der Wegweisung. Diese wird im Rahmen des Bauprojekts erarbeitet.
34	VCS Regionalgruppe Bern	Wir begrüssen zwar die vorgesehenen Aufhebungen der Fahrspuren, möchten aber das Verkehrsregime grundsätzlich so ändern, dass die Schützenmatte nicht mehr bloss eine «Insel» im Verkehr ist. Darum schlagen wir die Umsetzung oder wenigstens die Prüfung der Variante V3a «Entlastung Bollwerk» der Metron-Studie von 2015 vor. So könnte das untere Bollwerk deutlich entlastet und als Begegnungszone ausgeführt werden. Die Reduktion des MIV auf dem Bahnhofplatz, oder dereinst dessen vollständige Sperrung für den MIV, eröffnet neue Chancen für das Bollwerk. Wir wünschen uns eine allgemeine Aufwertung des Abschnitts Bahnhofplatz-Bollwerk und insbesondere eine Reduktion der Trennwirkung zwischen Schützenmatte und Innenstadt. Konkret fordern wir die Reduktion der Fahrspuren auf das absolute Minimum, dabei sollte im Bollwerk eine Fahrspur pro Richtung für das zu erwartende Verkehrsaufkommen ausreichen. Zudem erhoffen wir uns vom Verkehrsregime gemäss Metron-Studie Variante V3a eine direktere Verbindung von der «kleinen West-Tangente» zur Lorrainebrücke, was das Bollwerk weiter entlasten würde.	Die 2015 im Rahmen der Verkehrsstudie Schützenmatte als vielversprechende Variante diskutierte Verkehrsführung "Entlastung Bollwerk" mit je Gegenverkehr auf der Schützenmattstrasse und der Neubrückstrasse erwies sich bei der weiteren Konkretisierung im Rahmen ZBBS als nicht möglich. Der Grund lag in der Überlastung des Knotens Henkerbrännli. Im Bereich Bollwerk wird mit dem Betriebskonzept ZBBS dennoch eine Entlastung prognostiziert, und so ist im Bereich der Schützenmatte die Spurreduktion analog der ursprünglichen Variante "Entlastung Bollwerk" vorgesehen, mit Modifikationen bei der Veloführung. Der Bereich Bollwerk soll mit Tempo 30 signalisiert werden. Eine Begegnungszone wird im Rahmen Betriebskonzept ZBBS jedoch als nicht zweckmässig beurteilt. Die Hodlerstrasse liegt nicht im Projektperimeter Betriebskonzept ZBB.
35	Vortritt Fussgänger	Die neue ÖV Verkehrsführung erachtet Vortritt Fussgänger in Abwägung von Aufwand und Ertrag als nicht gewinnbringend. Ausserdem wird der Velogegegenverkehr als zusätzliches Verkehrsrisiko aller Parteien angesehen. Auch hier scheinen die dargelegten Massnahmen generell zu wenig auf den Fussgänger ausgerichtet zu sein.	Die geplante ÖV-Führung auf der Neubrückstrasse im Gegenverkehr ist mit BERNMOBIL konsolidiert. Sie bringt grosse Vorteile für die Fahrplanstabilität und ermöglicht eine direkte Anschliessung der östlichen Länggasse / Engeried an den Bahnhof Bern. Generell wird wo möglich die Fussverkehrsführung verbessert. Weitere Optimierungen für den Fussverkehr werden in den nächsten Projektphasen geprüft.

Baustein 3b Umfeld Henkerbrännli			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
36	Bern bleibt grün	Neubrückstrasse / Schützenmatt / ist für uns nicht ganz klar ob die bestehende Baumreihe "ersetzt werden soll. in dem Fall wäre das wieder ein Grund zur Einsprache. ich konnte den Rodungsplan noch nicht einsehen, aber bestehen tut ein solcher für die Neubrückstrasse. Auch hier wieder bestehende Baumreihen können nicht "tel quel" "ersetzt werden in der heutigen Klimasituation.	Die bestehende Baumgruppe wird ersetzt. Die Baumbilanz im Gesamtprojekt ist positiv (+5).
39	Läbigi Stadt	Die Situation wird sich für die Velofahrenden und den öffentlichen Verkehr stark verbessern. Insbesondere der Gegenverkehr von öffentlichem – und Veloverkehr auf der Neubrückstrasse wird positiv gewertet. Läbigi Stadt begrüsst die Massnahmen. Insgesamt sollte die Aufwertung des öffentlichen Raums auf der Schützenmatte und im Bereich Hodlerstrasse weitergeführt werden. Keine weiteren Bemerkungen.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
40	Neustadt Bern	Der Verein Neustadt Bern vertritt die Interessen seiner Mitglieder*innen und will gemäss seinem Zweckartikel die Lebensqualität des öffentlichen Raums im Perimeter Schützenmatte-Bollwerk-Eilgutareal-Aarehang und deren Verbindung zur Lorraine, Bahnhof und zur Altstadt fördern. Er unterstützt dabei partizipative, gemeinnützige und multikulturelle Nutzungen. Er will frei zugängliche Begegnungs- und Impulsorte für unterschiedliche Bevölkerungs- und Altersgruppen schaffen und setzt sich in Planungs- und Mitwirkungsprozessen für eine kulturverträgliche und nachhaltige Nutzung, Gestaltung und Infrastruktur des Areals ein. Der Verein setzt sich ein für den Langsamverkehr und ein nachhaltiges Verkehrsregime im Perimeter. Wir haben uns aktiv in den bisherigen partizipativen Planungsprozess Schützenmatte eingebracht und haben 2017 und 2018 das „Neustadt-lab“ mandatiert. Gerne nehmen wir nun die Gelegenheit wahr uns zu oben erwähnter Mitwirkungsaufgabe zu äussern. Wir betrachten die von Ihnen vorgeschlagenen Massnahmen nicht nur aus	Die 2015 im Rahmen der Verkehrsstudie Schützenmatte als vielversprechende Variante diskutierte Verkehrsführung "Entlastung Bollwerk" mit je Gegenverkehr auf der Schützenmattstrasse und der Neubrückstrasse erwies sich bei der weiteren Konkretisierung im Rahmen ZBBS als nicht möglich. Der Grund lag in der Überlastung des Knotens Henkerbrännli. Im Bereich Bollwerk wird mit dem Betriebskonzept ZBBS dennoch eine Entlastung prognostiziert, und so ist im Bereich der Schützenmatte die Spurreduktion analog der ursprünglichen Variante "Entlastung Bollwerk" vorgesehen, mit Modifikationen bei der Veloführung. Der Bereich Bollwerk soll mit Tempo 30 signalisiert werden. Eine Begegnungszone wird im Rahmen Betriebskonzept ZBBS jedoch als nicht zweckmässig beurteilt. Die Hodlerstrasse liegt nicht im Projektperimeter Betriebskonzept ZBBS. Die zwei Fahrspuren stadtauswärts braucht es, weil sonst der Knoten Lorrainestrasse längere Wartezeiten für alle aufweist (inkl. Bus-, Velo- und Fussverkehr): Dank der Linksabbiegespur in Richtung Henkerbrännli kann die

Baustein 3b Umfeld Henkerbrännli			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		<p>der Optik des Verkehrs, sondern aus einer gesamtheitlichen Entwicklungsperspektive des Perimeters rund um die Schützenmatte. Im Rahmen des partizipativen Planungsprozesses Schützenmatte hat sich das Begleitgremium namentlich auf folgende Zielsetzungen geeinigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der motorisierte Individualverkehr soll nachhaltig reduziert und beruhigt werden.</li> <li>• Die Schützenmatte wird durch multifunktionale Nutzungen attraktiver. Die Hodlerstrasse wird zum Boulevard (Kulturmeile) aufgewertet.</li> <li>• Eine bessere Anbindung der Schützenmatte an die Innenstadt ist vorranglich. Die Querungsbereiche für den Langsamverkehr müssen optimiert werden.</li> </ul> <p>Im Planungsprozess Schützenmatte eröffnete die Metron-Verkehrsstudie neue Handlungsspielräume, um diese Zielsetzungen erreichen zu können (siehe Ergebnisbericht 4, Begleitgremium vom 19. Mai 2015). So sah die Variante "Entlastung Bollwerk" eine Öffnung der Neubrück- und Schützenmattstrasse für den Gegenverkehr vor. Dadurch würden das Bollwerk und die Neubrückstrasse stark entlastet und die Trennwirkung Richtung Innenstadt reduziert.</p> <p>Die in der nun vorliegenden Mitwirkungsaufgabe vorgesehenen Massnahmen für die Neuorganisation des Verkehrs im Perimeter Henkerbrännli / Bollwerk gehen aus Sicht unseres Vereins zwar in die richtige Richtung, namentlich was die Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr und den Veloverkehr betreffen, sie erfüllen aber unsere Vorstellungen wie auch die Zielsetzungen des partizipativen Planungsprozesses Schützenmatte nicht.</p> <p>Der Verein Neustadt Bern fordert deshalb weitergehende Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Verkehrsvariante "Entlastung Bollwerk" mit einer Öffnung der Neubrück- und Schützenmattstrasse für den Gegenverkehr ist umzusetzen.</li> </ul> <p>Damit kann der motorisierte Individualverkehr zwischen Bollwerk und</p>	<p>Lorrainebrücke in beide Richtungen gleichzeitig Grün erhalten. Dies wäre nicht möglich ohne Linksabbiegespur</p> <p>Eine weitere Verbreiterung des Trottoirbereichs ginge zu Lasten der Veloumfahrung der Haltestelle.</p>

Baustein 3b Umfeld Henkerbrännli			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		<p>Schützenmatte zusätzlich reduziert werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Strassenfläche für den motorisierten Verkehr muss und kann beim Bollwerk reduziert werden. Schon mit der in der Mitwirkungsvorlage prognostizierten Verkehrsmenge sind zwei Fahrspuren Richtung Lorraine (Linksabbiegerspur Schützenmattstrasse plus Fahrspur Lorrainebrücke) unnötig, eine Fahrspur würde genügen.</li> <li>• Der Bereich Bollwerk/Schützenmatte wird als Begegnungszone signalisiert (Tempo 20 mit Fussgängervortritt) und zur Flanier- und Begegnungszone umgestaltet und belebt. Dadurch wird die Trennwirkung reduziert und der Querungsbereich für den Langsamverkehr verbessert.</li> <li>• Der Trottoirbereich beim Bollwerk soll markant vergrössert und auch für Nutzungen im Sinne einer Flanier- und Begegnungszone verwendet werden können.</li> </ul>	
41	Verein BollWerk-Stadt	<p>Im Rahmen des partizipativen Planungsprozesses Schützenmatte hat sich das Begleitgremium namentlich auf folgende Zielsetzungen geeinigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der motorisierte Individualverkehr soll nachhaltig reduziert und beruhigt werden.</li> <li>• Die Schützenmatte wird durch multifunktionale Nutzungen attraktiver. Die Hodlerstrasse wird zum Boulevard (Kulturmeile) aufgewertet.</li> <li>• Eine bessere Anbindung der Schützenmatte an die Innenstadt ist vordringlich. Die Querungsbereiche für den Langsamverkehr müssen optimiert werden.</li> </ul> <p>Im Planungsprozess Schützenmatte eröffnete die Metron-Verkehrsstudie neue Handlungsspielräume, um diese Zielsetzungen erreichen zu können (siehe Ergebnisbericht 4. Begleitgremium vom 19. Mai 2015). So sah die Variante "Entlastung Bollwerk" eine Öffnung der Neubrück- und Schützenmattstrasse für den Gegenverkehr vor. Dadurch würden das Bollwerk und</p>	<p>Die 2015 im Rahmen der Verkehrsstudie Schützenmatte als vielversprechende Variante diskutierte Verkehrsführung "Entlastung Bollwerk" mit je Gegenverkehr auf der Schützenmattstrasse und der Neubrückstrasse erwies sich bei der weiteren Konkretisierung im Rahmen ZBBS als nicht möglich. Der Grund lag in der Überlastung des Knotens Henkerbrännli.</p> <p>Im Bereich Bollwerk wird mit dem Betriebskonzept ZBBS dennoch eine Entlastung prognostiziert, und so ist im Bereich der Schützenmatte die Spurreduktion analog der ursprünglichen Variante "Entlastung Bollwerk" vorgesehen, mit Modifikationen bei der Veloführung.</p> <p>Der Bereich Bollwerk soll mit Tempo 30 signalisiert werden. Eine Begegnungszone wird im Rahmen Betriebskonzept ZBBS jedoch als nicht zweckmässig beurteilt.</p> <p>Die Hodlerstrasse liegt nicht im Projektperimeter Betriebskonzept ZBBS.</p>



Baustein 3b Umfeld Henkerbrännli			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		<p>die Neubrücke stark entlastet und die Trennwirkung Richtung Innenstadt reduziert.</p> <p>Die in der nun vorliegenden Mitwirkungsaufgabe vorgesehenen Massnahmen für die Neuorganisation des Verkehrs im Perimeter Henkerbrännli / Bollwerk gehen aus Sicht unseres Vereins zwar in die richtige Richtung, namentlich was die Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr und den Veloverkehr betreffen, sie erfüllen aber unsere Vorstellungen wie auch die Zielsetzungen des partizipativen Planungsprozesses Schützenmatte bei Weitem nicht.</p> <p>Der Verein Bollwerkstadt fordert deshalb weitergehende Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Verkehrsvariante "Entlastung Bollwerk" mit einer Öffnung der Neubrücke- und Schützenmattestrasse für den Gegenverkehr ist umzusetzen. Damit kann der motorisierte Individualverkehr zwischen Bollwerk und Schützenmatte zusätzlich reduziert werden.</li> <li>• Die Strassenfläche für den motorisierten Verkehr muss und kann beim Bollwerk reduziert werden. Schon mit der in der Mitwirkungsvorlage prognostizierten Verkehrsmenge sind zwei Fahrspuren Richtung Lorraine (Linksabbiegerspur Schützenmattestrasse plus Fahrspur Lorrainebrücke) unnötig, eine Fahrspur würde genügen.</li> <li>• Der Bereich Bollwerk/Schützenmatte wird als Begegnungszone signalisiert (Tempo 20 mit Fussgängervortritt) und zur Flanier- und Begegnungszone umgestaltet und belebt. Dadurch wird die Trennwirkung reduziert und der Querungsbereich für den Langsamverkehr verbessert.</li> <li>• Der Trottoirbereich beim Bollwerk soll markant vergrössert und auch für Nutzungen im Sinne einer Flanier- und Begegnungszone verwendet werden können.</li> </ul>	

Baustein 3b Umfeld Henkerbrännli			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
54	Universität Bern	Die Universität begrüsst die vorgeschlagenen Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr im Bereich Schützenmatte/Henkerbrännli. Insbesondere der Fussgängerstreifen zwischen Uni Engehalden und Reitschule stellt eine Aufwertung der Fussgängerschliessung dar, die Ökologiespur stadtauswärts stellt nach unserer Einschätzung eine wertvolle Verbesserung der Fahrradsicherheit dar.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
54	Universität Bern	Für den Standort Uni Engehalden befinden sich an der Schützenmattstrasse 14 im Anschluss ans Trottoir Veloparkplätze, nach der anstehenden Umgestaltung rund 75 Stk. (vgl. nachfolgender Plan). Mit dem Wegfall der Linksabbiegespur MIV in die Neubrückstrasse ist die Wegfahrt Velo auf die Neubrückstrasse stadteinwärts nicht mehr vorgesehen, entspricht aber weiterhin einer notwendigen Verkehrsbeziehung. Wir bitten in der weiteren Planung um Berücksichtigung einer Lösung von Zufahrts- (blauer Pfeil) und Wegfahrtsweg (roter Pfeil) Velo über die Neubrückstrasse ohne Verletzung der Verkehrsregeln.	Eine Lösung via Engehaldenstrasse wurde geprüft und könnte als Rückfallebene umgesetzt werden. Geprüft wird eine LSA-gesicherte Querung der Schützenmattstrasse und der Neubrückstrasse.
54	Universität Bern	Die unveränderte Beibehaltung der Verkehrsbeziehungen in die Engehaldenstrasse wird begrüsst.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
60	Kapitel Bollwerk & Crêperie La Chouette	Die Gastronomie- und Kulturbetriebe Kapitel Bollwerk und Crêperie La Chouette nehmen Ihre Möglichkeit wahr, sich zu den geplanten Verkehrsmassnahmen – mit besonderem Augenmerk auf den Perimeter Bollwerk / Schützenmatte – zu äussern. Wir haben uns aktiv in den bisherigen partizipativen Planungsprozess Schützenmatte eingebracht und uns auch an den „NEUstadt-lab's“ engagiert, ebenso sind wir aktuell Hauptpartner des Vereins Platzkultur für Gastronomie und Kultur («Schützenhaus») im Rahmen der Zwischennutzung der Schützenmatte. Wir betrachten die von Ihnen vorgeschlagenen Massnahmen nicht nur aus der Optik des Verkehrs, sondern aus einer gesamtheitlichen Entwicklungsperspektive des Perimeters rund um die Schützenmatte.	Die 2015 im Rahmen der Verkehrsstudie Schützenmatte als vielversprechende Variante diskutierte Verkehrsführung "Entlastung Bollwerk" mit je Gegenverkehr auf der Schützenmattstrasse und der Neubrückstrasse erwies sich bei der weiteren Konkretisierung im Rahmen ZBBS als nicht möglich. Der Grund lag in der Überlastung des Knotens Henkerbrännli. Im Bereich Bollwerk wird mit dem Betriebskonzept ZBBS dennoch eine Entlastung prognostiziert, und so ist im Bereich der Schützenmatte die Spurreduktion analog der ursprünglichen Variante "Entlastung Bollwerk" vorgesehen, mit Modifikationen bei der Veloführung. Der Bereich Bollwerk soll mit Tempo 30 signalisiert werden. Eine Begeg-

Baustein 3b Umfeld Henkerbrännli			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		<p>Im Rahmen des partizipativen Planungsprozesses Schützenmatte hat sich das Begleitgremium namentlich auf folgende Zielsetzungen geeinigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der motorisierte Individualverkehr soll nachhaltig reduziert und beruhigt werden.</li> <li>• Die Schützenmatte wird durch multifunktionale Nutzungen attraktiver. Die Hodlerstrasse wird zum Boulevard (Kulturmeile) aufgewertet.</li> <li>• Eine bessere Anbindung der Schützenmatte an die Innenstadt ist vorzuziehen. Die Querungsbereiche für den Langsamverkehr müssen optimiert werden.</li> </ul> <p>Im Planungsprozess Schützenmatte eröffnete die Metron-Verkehrsstudie neue Handlungsspielräume, um diese Zielsetzungen erreichen zu können (siehe Ergebnisbericht 4. Begleitgremium vom 19. Mai 2015). So sah die Variante "Entlastung Bollwerk" eine Öffnung der Neubrück- und Schützenmattstrasse für den Gegenverkehr vor. Dadurch würden das Bollwerk und die Neubrückstrasse stark entlastet und die Trennwirkung Richtung Innenstadt reduziert.</p> <p>Die in der nun vorliegenden Mitwirkungsaufgabe vorgesehenen Massnahmen für die Neuorganisation des Verkehrs im Perimeter Henkerbrännli / Bollwerk gehen aus unserer Sicht zwar in die richtige Richtung, namentlich was die Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr und den Veloverkehr betreffen, sie erfüllen aber unsere Vorstellungen wie auch die Zielsetzungen des partizipativen Planungsprozesses Schützenmatte bei Weitem nicht.</p> <p>Wir fordern deshalb weitergehende Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Verkehrsvariante "Entlastung Bollwerk" mit einer Öffnung der Neubrück- und Schützenmattstrasse für den Gegenverkehr ist umzusetzen. Damit kann der motorisierte Individualverkehr zwischen Bollwerk und Schützenmatte zusätzlich reduziert werden.</li> </ul>	<p>nungszone wird im Rahmen Betriebskonzept ZBBS jedoch als nicht zweckmässig beurteilt.</p> <p>Die Hodlerstrasse ist nicht im Projektperimeter Betriebskonzept ZBB.</p> <p>Die zwei Fahrspuren stadtauswärts braucht es, weil sonst der Knoten Lorrainestrasse längere Wartezeiten für alle aufweist (inkl. Bus-, Velo- und Fussverkehr): Dank der Linksabbiegespur in Richtung Henkerbrännli kann die Lorrainebrücke in beide Richtungen gleichzeitig Grün erhalten. Dies wäre nicht möglich ohne Linksabbiegespur Eine weitere Verbreiterung des Trottoirbereichs ginge zu Lasten der Veloumfahrung der Haltestelle.</p>

Baustein 3b Umfeld Henkerbrännli			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Strassenfläche für den motorisierten Verkehr muss und kann beim Bollwerk reduziert werden. Schon mit der in der Mitwirkungsvorlage prognostizierten Verkehrsmenge sind zwei Fahrspuren Richtung Lorraine (Linksabbiegerspur Schützenmattstrasse plus Fahrspur Lorrainebrücke) unnötig, eine Fahrspur würde genügen.</li> <li>• Der Bereich Bollwerk/Schützenmatte wird als Begegnungszone signalisiert (Tempo 20 mit Fussgängervortritt) und zur Flanier- und Begegnungszone umgestaltet und belebt. Dadurch wird die Trennwirkung reduziert und der Querungsbereich für den Langsamverkehr verbessert.</li> <li>• Der Trottoirbereich beim Bollwerk soll markant vergrössert und auch für Nutzungen im Sinne einer Flanier- und Begegnungszone verwendet werden können.</li> </ul>	
61	Restaurant O bolles KLG	<p>Unserer Meinung nach ist es eine verpasste Chance, die Massnahmen im Umfeld Henkerbrännli rein aus einer Optik des Verkehrs zu betrachten. Eine gesamtheitliche Entwicklungsperspektive des Perimeters rund um die Schützenmatte erscheint uns dahingehend sinnvoller.</p> <p>Im Rahmen des partizipativen Planungsprozesses Schützenmatte hat sich das Begleitgremium namentlich auf folgende Zielsetzungen geeinigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der motorisierte Individualverkehr soll nachhaltig reduziert und beruhigt werden.</li> <li>• Die Schützenmatte wird durch multifunktionale Nutzungen attraktiver. Die Hodlerstrasse wird zum Boulevard (Kulturmeile) aufgewertet.</li> <li>• Eine bessere Anbindung der Schützenmatte an die Innenstadt ist vorzuziehen. Die Querungsbereiche für den Langsamverkehr müssen optimiert werden.</li> </ul> <p>Im Planungsprozess Schützenmatte eröffnete die Metron-Verkehrsstudie neue Handlungsspielräume, um diese Zielsetzungen erreichen zu können</p>	<p>Die 2015 im Rahmen der Verkehrsstudie Schützenmatte als vielversprechende Variante diskutierte Verkehrsführung "Entlastung Bollwerk" mit je Gegenverkehr auf der Schützenmattstrasse und der Neubrückestrasse erwies sich bei der weiteren Konkretisierung im Rahmen ZBBS als nicht möglich. Der Grund lag in der Überlastung des Knotens Henkerbrännli.</p> <p>Im Bereich Bollwerk wird mit dem Betriebskonzept ZBBS dennoch eine Entlastung prognostiziert, und so ist im Bereich der Schützenmatte die Spurreduktion analog der ursprünglichen Variante "Entlastung Bollwerk" vorgesehen, mit Modifikationen bei der Veloführung.</p> <p>Der Bereich Bollwerk soll mit Tempo 30 signalisiert werden. Eine Begegnungszone wird im Rahmen Betriebskonzept ZBBS jedoch als nicht zweckmässig beurteilt.</p> <p>Die Hodlerstrasse liegt nicht im Projektperimeter Betriebskonzept ZBB.</p>

Baustein 3b Umfeld Henkerbrännli			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		<p>(siehe Ergebnisbericht 4. Begleitgremium vom 19. Mai 2015). So sah die Variante "Entlastung Bollwerk" eine Öffnung der Neubrück- und Schützenmattstrasse für den Gegenverkehr vor. Dadurch würden das Bollwerk und die Neubrückstrasse stark entlastet und die Trennwirkung Richtung Innenstadt reduziert.</p> <p>Die in der nun vorliegenden Mitwirkungsaufgabe vorgesehenen Massnahmen für die Neuorganisation des Verkehrs im Perimeter Henkerbrännli / Bollwerk gehen aus unserer Sicht zwar in die richtige Richtung, namentlich was die Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr und den Veloverkehr betreffen, sie erfüllen aber unsere Vorstellungen wie auch die Zielsetzungen des partizipativen Planungsprozesses Schützenmatte bei Weitem nicht.</p> <p>Das Restaurant O bolles fordert deshalb weitergehende Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Verkehrsvariante "Entlastung Bollwerk" mit einer Öffnung der Neubrück- und Schützenmattstrasse für den Gegenverkehr ist umzusetzen. Damit kann der motorisierte Individualverkehr zwischen Bollwerk und Schützenmatte zusätzlich reduziert werden und allfälliger Mehrverkehr von der «kleinen Westtangente» Richtung Lorraine und Innenstadt hätte geringere Auswirkungen auf den Bereich Bollwerk/Schützenmatte.</li> <li>• Die Strassenfläche für den motorisierten Verkehr muss und kann beim Bollwerk reduziert werden. Schon mit der in der Mitwirkungsvorlage prognostizierten Verkehrsmenge sind zwei Fahrspuren Richtung Lorraine (Linksabbiegerspur Schützenmattstrasse plus Fahrspur Lorrainebrücke) unnötig, eine Fahrspur würde genügen.</li> <li>• Der Bereich Bollwerk/Schützenmatte wird als Begegnungszone signalisiert (Tempo 20 mit Fussgängervortritt) und zur Flanier- und Begegnungszone umgestaltet und belebt. Dadurch wird die Trennwirkung reduziert und der Querungsbereich für den Langsamverkehr verbessert.</li> </ul>	

<b>Baustein 3b Umfeld Henkerbrännli</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Trottoirbereich beim Bollwerk soll markant vergrössert und auch für Nutzungen im Sinne einer Flanier- und Begegnungszone verwendet werden können.</li> </ul>	
71	Fuchs Philipp	Henkerbrännli: Detailprüfung, ob die verschiedenen Massnahmen auch mit der bestehenden Topographie einhergehen. Muss ein Fahrradfahrer am Tiefpunkt bremsen, ist das ziemlich scheisse.	Die Topografie entspricht weitgehend dem aktuellen Stand. Inwiefern ein Bremsen mit dem Velo notwendig ist, hängt wesentlich vom Fahrtempo des Velofahrenden ab
84	Meier Florian	<p>1. sehr positiv ist, dass der Veloverkehr und ÖV vom Bollwerk direkt Richtung Neubrücke abbiegen könnten</p> <p>2. grundsätzlich positiv, dass die Führung des Veloverkehrs optimiert wird und eine eigene Spur hinter den Plantanen erhalten würde. Etwas un schön ist, dass die Plantanen dann vom Schützenmattengraben klar abgeschnitten sind, was für eine künftige Neugestaltung der Schützenmatte eher hinderlich sein wird und die Platzwirkung einschränkt. Die Plantanen bilden einen schönen Übergang von Platz zu Strassenraum. Wenn möglich, wäre aus gestalterischer Sicht eine Velospur vor den Plantanen zu bevorzugen. Bei stehenden Bussen könnten Fahrräder beim Mittelstreifen ausweisen (hierfür müsste wohl die Markierung mit der doppelten Sicherheitslinie angepasst werden und damit zwischen "Haltelinie" und Bushaltestelle ein gewisser Stauraum geschaffen werden könnte für Fahrräder wäre eine östlichere Positionierung der Haltestelle wohl optimaler.</p>	Gemäss den Standards für Velohaupttrouten gemäss Masterplan Veloinfrastruktur soll bei hohen Busfrequenzen (was bei der Linie 20 der Fall ist) wenn immer möglich eine Veloumfahrung hinter der Haltestelle angeboten werden. Der Platzbedarf einer Veloumfahrung auf der Strassenseite der Plantanen reicht nicht aus, deswegen wurde die Lösung mit der Veloumfahrung Seite Schützenmatte projektiert. Diese ist mit der Neugestaltung Schützenmatte abgestimmt.
86	Ozdemir Ali	Ich würde davon abraten die Haltestelle "Bollwerk" zur Schützenmatte zu verlegen, jedoch sehe ich auch keine alternativen, weshalb man dringend für eine Lösung für die kritische Situation auf der Schützenmatte sieht, um das Wohlbefinden der Passagiere zu garantieren.	Die Schützenmatte ist nicht Gegenstand des vorliegenden Projekts.
88	Schweizer Jürg	Alle obigen Massnahmen werden das Nadelöhr Henkerbrännli enorm belasten. Nicht nur der MIV, auch der ÖV sollte im überlasteten Bereich Bahnhof/Hirschengraben reduziert werden. Bern Mobil sollte lernen, dass die Konzentration (fast) aller Linien auf den Bahnhof nicht zielführend ist,	Das geplante Verkehrssystem funktioniert, der Nachweis wurde durch die Verkehrsspezialisten erbracht. Die Neuorganisation von ÖV-Linien ist nicht Bestandteil des Projekts. Hinweis: Momentan läuft die Studie Netzstrategie der Regionalkonferenz Bern Mittelland (RKBM).

Baustein 3b Umfeld Henkerbrännli			
Nr.	Person / Organisation	Bemerkung	Antwort
		eine Ringlinie, die leistungsfähig ist, sollte Entlastung bringen. Dazu gehört auch eine normale Viererfeldbrücke, auch für ÖV, Velobrücke genügt nicht!	
91	Vögeli Dominic	Der motorisierte Individualverkehr sollte flüssiger gestaltet werden. Zudem ist gemäss den Plänen keine Zufahrt der Innenstadt von Seite Hodlerstrasse mehr möglich. Wird das Linksabbiegeverbot bei der Hodlerstrasse aufgehoben?	Eine Aufhebung des Linksabbiegeverbots bei der Hodlerstrasse ist nicht vorgesehen. Die westlichen Quartiere der Stadt Bern sind von der Oberen Altstadt via die Achse kleine Westtangente - Stadtbachstrasse erreichbar.
95	Geroni Gianfranco	Henkerbrännli: Wo soll der Motorisierter Verkehr hin? Gibt es Möglichkeiten unterirdisch?	Eine unterirdische Verkehrsführung ist im Bereich Henkerbrännli nicht geplant. Mit dem aktuellen Betriebskonzept ist der Verkehrsfluss gewährleistet.
96	Graf Daniel	Diese Planung ist sehr zu begrüßen. Sie sollte schon früher an die Hand genommen werden.	
98	Kläy Michel	Henkerbrännli: Leider wird auch hier der MIV diskriminiert und der Bürger mit einem Auto bevormundet. Warum werden die Fahrbahnen für Autos nicht ausgebaut?	Die Stadt Bern hat mit dem Stadtentwicklungskonzept (STEK) ein stadtplanerisches Leitinstrument. Dieses sieht vor, dass die Mobilität in Bern stadtverträglich und langfristig klimaneutral zu organisieren ist. Aus heutiger Sicht sind diese Ziele nur mit einer Förderung des Fuss-/Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs zu erreichen. Ein Ausbau der MIV-Infrastruktur trägt nicht zum Erreichen der Ziele des STEK bei und ist somit nicht vorgesehen. Das prognostizierte MIV-Aufkommen kann zudem auch mit der bestehenden Infrastruktur abgewickelt werden.
101	Pestalozzi Pierre	Kostenintensive Tieferlegung der Neubrückstrasse und Werkleitungen unter der SBB-Brücke hindurch ist vermeidbar, wenn mit neuen Batterie-ergänzten Trolleybus-Fahrzeugen gefahren wird, was mittelfristig ohnehin der Fall sein dürfte – bitte nicht überall möglichst teure Lösungen anpeilen!	Es besteht die Möglichkeit, mit den Trolleybussen der Linie 11 stadtauswärts fahrdrahtlos unter der Brücke zu fahren und auf die Absenkung teilweise zu verzichten.
101	Pestalozzi Pierre	Grundsätzlich sehr wertvolle Massnahmen, im Detail jedoch Optimierungen nötig: Zw. Schützenmatte und Häuserzeile Bollwerk sind Velos in beiden Fahrtrichtungen auf breiten Radstreifen zu führen (statt westseitig	Die Veloführung wurde gewählt, um die gefährlichen Konflikte ÖV/Velo bei der Haltestelle zu verhindern. Gemäss den Standards für Velohaupttrouten gemäss Masterplan Veloinfrastruktur soll bei hohen Busfrequenzen (was bei der Linie 20 der Fall ist)

<b>Baustein 3b Umfeld Henkerbrännli</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Person / Organisation</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Antwort</b>
		über die Schützenmatte und ostseitig über den Trottoirbereich hinweg) zwecks Reduktion Verkehrsflächenbedarf und Vermeidung neuer Konflikte	wenn immer möglich eine sichere Veloumfahrung hinter der Haltstelle angeboten werden. Der Platzbedarf einer Veloumfahrung auf der Strassenseite der Plantanen reicht nicht aus, deswegen wurde die Lösung mit der Veloumfahrung Seite Schützenmatte projektiert. Diese ist mit der Neugestaltung Schützenmatte abgestimmt.
103	Schmid Luca	Umfeld Henkerbrännli: Als Velofahrer begrüsse ich diese Änderung sehr. Die aktuelle Situation im Umfeld Henkerbrännli ist momentan für den Verkehr sehr ungünstig gelöst und die geplanten Massnahmen würden diese Situation deutlich verbessern.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
105	Schüpbach Thomas	Baustein 3b: unnötig und diskriminierend	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.



## 7.2. Rückmeldungen aus den Fragebogen

Zu beachten: Zahlreiche Mitwirkende haben ihre Haltung in schriftlichen Stellungnahmen zum Ausdruck gebracht und auf Ausfüllen des Fragebogens verzichtet. Vorliegend werden nur die Rückmeldungen aus den Fragebogen wiedergegeben; dabei werden nur die effektiv angekreuzten Antworten berücksichtigt. Die Rückmeldungen, die im Fragebogen im Feld «Bemerkungen» gemacht wurden, sind in der obenstehenden Liste (7.1) enthalten. Wenn nur Bemerkungen gemacht, aber keine Kreuze gesetzt wurden, sind diese Antworten nachfolgend nicht dargestellt.

**Personenpassage und Neugestaltung Hirschengraben (Baustein 2)**

Prognosen zeigen, dass die Zahl der täglich ein- und aussteigenden Bahnfahr­gäste bis 2030 um rund 40% steigen wird. Ein Grossteil davon wird den neuen Bahnhofzu­gang Bubenberg benutzen, womit entsprechend mehr Leute den Bubenbergplatz queren werden (in der Abendspitze über 16'000 Personen pro Stunde). Um diese Fuss­gängerströme bewältigen zu können, muss eine unterirdische Personenpassage zwischen dem Bubenbergzentrum und dem Hirschengraben gebaut werden. Der Bau der Passage Hirschengraben macht eine Umgestaltung des Hirschengrabens notwendig: Das Bubenbergdenkmal soll in die Mitte des Hirschengrabens verschoben, die Ober­fläche neugestaltet werden, zudem werden die Bäume ersetzt und leicht verschoben.

<b>Frage 1 (Baustein 2)</b> Begrüssen Sie den Bau der Personenpassage mit der damit verbundenen Neugestaltung des Hirschengrabens?			
<b>JA</b>	CVP, GLP, SP Länggasse AÖV, ewb QM3, BRB Behindertenkonferenz Stadt und Region Bern, Hausverein Schweiz, Vortritt Fussgänger, IG Taxi, Läbigi Stadt, Neustadt Bern 3 Grundeigentümer 3 Firmen 29 Privatpersonen	GFL  Pro Velo, VCS Heit Sorg zu Bärn  1 Grundeigentümer 1 Firma 8 Privatpersonen	<b>Eher Ja</b>
<b>Eher nein</b>	GB, SVP  1 Firma 3 Privatpersonen	GaP  Bern bleibt grün  5 Privatpersonen	<b>Nein</b>

**Option: Personenpassage Hirschengraben mit angeschlossener Velostation (Baustein 2+)**

Rund um den Bahnhof gibt es bereits heute markant zu wenig Veloparkplätze. Das Stadtentwicklungskonzept (STEK) sieht deshalb vor, im Umfeld des Bahnhofs rund 10'000 Veloabstellplätze bereitzustellen. Um dies zu realisieren, sind unterirdische Lösungen notwendig. Damit der ohnehin bereits stark belastete Verkehrsknoten beim Bubenbergplatz nicht zusätzlichen Veloverkehr aufnehmen muss, muss ein beträchtlicher Teil dieser zusätzlichen Veloparkplätze von Südwesten her zugänglich sein. Die geplante Personenpassage Hirschengraben bietet die Chance, mit ihrem Bau gleichzeitig eine unterirdische Velostation zu realisieren, welche den Veloverkehr aus diesem Sektor aufnehmen kann. Zwischen dem Bau der Passage und einer solchen Velostation würden sich Synergien ergeben, da die Station ideal an die neuen Publikumsanlagen der SBB angeschlossen werden könnte. Die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege (EKD) empfiehlt allerdings, auf die unterirdische Velostation Hirschengraben zu verzichten, weil die Unterhöhlung des Platzes die Authentizität des Denkmals «Hirschengraben» verletze, die archäologischen Strukturen beeinträchtige und die Bepflanzung schwerwiegend beeinträchtigen würde. Hinzu kommt, dass der im südlichen Teil bestehende historische Brunnen («Widmann-Brunnen») versetzt werden müsste. Weil aufgrund dieser Einschätzungen die Bewilligungsfähigkeit einer Velostation Hirschengraben nicht gesichert ist, wird – mit offenem Ausgang – intensiv nach einer geeigneten Alternative im fraglichen Perimeter gesucht. Kann die Velostation Hirschengraben oder eine vergleichbare Variante gebaut werden, können die heute im Hirschengraben bestehenden Veloabstellplätze aufgehoben werden. Ist keine solche Velostation realisierbar, werden im Hirschengraben wohl auch künftig Velos parkiert.

<b>Frage 3 (Baustein 2+):</b> Begrüssen Sie die Bemühungen der Stadt Bern, im Südwesten des Bahnhofs ein ausreichendes Angebot unterirdischer Veloabstellplätze zu schaffen und damit die Veloabstellplätze auf dem Hirschengraben aufheben zu können?			
<b>JA</b>	GFL, SP Länggasse AÖV, ewb QM3, Hausverein Schweiz, Pro Velo, VCS, Vortritt Fussgänger, Läbigi Stadt 3 Grundeigentümer 5 Firmen 30 Privatpersonen	CVP, GB, GLP  BRB Behindertenkonferenz Stadt und Region Bern, IG Taxi, Neustadt Bern  3 Privatpersonen	<b>Eher Ja</b>
<b>Eher nein</b>	SVP   4 Privatpersonen	GaP Bern bleibt grün  1 Grundeigentümer  7 Privatpersonen	<b>Nein</b>

**Frage 4 (Baustein 2+):**

Falls im fraglichen Perimeter kein alternativer Standort für genügend Veloabstellplätze gefunden werden kann: Würden Sie den Bau der Velostation Hirschengraben begrüßen, obwohl die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege einen Verzicht empfiehlt?

<b>JA</b>	SP Länggasse AÖV, ewb QM3 Vortritt Fussgänger, Neustadt Bern 2 Grundeigentümer 3 Firmen 19 Privatpersonen	CVP BRB Behindertenkonferenz Stadt und Region Bern, Pro Velo, VCS IG Taxi, Läubigi Stadt 5 Privatpersonen	<b>Eher Ja</b>
<b>Eher nein</b>	GB, GLP 1 Firma 5 Privatpersonen	GFL, GaP, SVP Bern bleibt grün 2 Grundeigentümer 1 Firma 15 Privatpersonen	<b>Nein</b>

**Verkehrsmassnahmen im Bahnhofumfeld (Baustein 1)**

Ein wichtiges Ziel der Neuorganisation des Verkehrs im Bahnhofumfeld sind Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr sowie für den öffentlichen Verkehr. Gleichzeitig werden am Knoten Bubenbergplatz / Schanzenstrasse / Laupenstrasse Abbiegebeziehungen für den motorisierten Individualverkehr eingeschränkt. Wie beurteilen Sie die Massnahmen aus Sicht der einzelnen Verkehrsteilnehmenden?

<b>Frage 6 (Baustein 1):</b> Begrüssen Sie die geplanten Massnahmen für den Fussverkehr?			
<b>JA</b>	CVP, GFL, GB, GLP, SP Länggasse AÖV, ewb QM3, VCS, Vortritt Fussgänger, Läubli Stadt, Neustadt Bern  2 Grundeigentümer 2 Firmen 25 Privatpersonen	GaP  BRB Behindertenkonferenz Stadt und Region Bern, Pro Velo,  1 Grundeigentümer 2 Firmen 8 Privatpersonen	<b>Eher Ja</b>
<b>Eher nein</b>	SVP Bern bleibt grün, Heit Sorg zu Bärn, IG Taxi  4 Privatpersonen	   1 Grundeigentümer 1 Firma 4 Privatpersonen	<b>Nein</b>

<b>Frage 7 (Baustein 1):</b> Begrüssen Sie die geplanten Massnahmen für den Veloverkehr?			
<b>JA</b>	GFL, GB, GLP, SP Länggasse AÖV, ewb Läbige Stadt, Neustadt Bern  2 Grundeigentümer 2 Firmen 24 Privatpersonen	CVP, GaP  BRB Behindertenkonferenz Stadt und Region Bern, Pro Velo  1 Grundeigentümer 1 Firma 4 Privatpersonen	<b>Eher Ja</b>
<b>Eher nein</b>	SVP QM3, VCS, Bern bleibt grün, Heit Sorg zu Bärn, IG Taxi  1 Firma 5 Privatpersonen	Vortritt Fussgänger  1 Grundeigentümer 1 Firma 7 Privatpersonen	<b>Nein</b>

<b>Frage 8 (Baustein 1):</b> Begrüssen Sie die geplanten Massnahmen für den öffentlichen Verkehr?			
<b>JA</b>	GB, GLP, SP Länggasse AÖV, ewb QM3, BRB Behindertenkonferenz Stadt und Region Bern, VCS, IG Taxi, Läubigi Stadt  2 Grundeigentümer 2 Firmen 27 Privatpersonen	CVP, GFL*, GaP  Pro Velo, Bern bleibt grün, Neustadt Bern  1 Grundeigentümer 1 Firma 6 Privatpersonen	<b>Eher Ja</b>
<b>Eher nein</b>	GFL*, SVP Heit Sorg zu Bärn  1 Firma 3 Privatpersonen	Vortritt Fussgänger  1 Grundeigentümer 1 Firma 5 Privatpersonen	<b>Nein</b>

\* sowohl «eher ja» als auch «eher nein» angekreuzt

<b>Frage 9 (Baustein 1):</b> Begrüssen Sie die geplanten Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr?			
<b>JA</b>	GB, SP Länggasse AÖV, ewb BRB Behindertenkonferenz Stadt und Region Bern, Pro Velo, Läbigi Stadt  1 Grundeigentümer 2 Firmen 18 Privatpersonen*	GFL, GLP  QM3, VCS, Bern bleibt grün, Neustadt Bern  1 Grundeigentümer 7 Privatpersonen	<b>Eher Ja</b>
<b>Eher nein</b>	1 Firma 2 Privatpersonen	CVP, GaP, SVP  Vortritt Fussgänger, Heit Sorg zu Bärn, IG Taxi  2 Grundeigentümer 2 Firmen 12 Privatpersonen**	<b>Nein</b>

\* plus 1x sowohl «ja» als auch «eher ja»

\*\* plus 1x sowohl «nein» als auch «eher nein»



**Verkehrlenkung, Verkehrsmanagement (Baustein 3a)**

Um trotz stark wachsenden Personenströmen im Raum Bubenberg ab 2025 ein funktionsfähiges Verkehrssystem zu haben, soll der motorisierte Individualverkehr (MIV) auf dem Bubenbergplatz nach den Vorgaben des Stadtrats mindestens halbiert werden. Um dieses Ziel zu erreichen, soll der MIV bei den Zufahrten zum Bahnhof dosiert und auf Umleitungsrouten gelenkt werden, ohne dass damit die Quartiere belastet werden.

<b>Frage 10 (Baustein 3a)</b>			
Begrüssen Sie das Grundprinzip zur Halbierung des MIV und die zugehörigen Massnahmen?			
<b>JA</b>	GFL, GaP, GB, SP Länggasse AÖV, ewb QM3, BRB Behindertenkonferenz Stadt und Region Bern, Pro Velo, Läubigi Stadt, Neustadt Bern  2 Firmen 23 Privatpersonen	GLP  VCS, Bern bleibt grün  2 Grundeigentümer  6 Privatpersonen	<b>Eher Ja</b>
<b>Eher nein</b>	CVP  Vortritt Fussgänger, IG Taxi  1 Firma 5 Privatpersonen	SVP  Heit Sorg zu Bärn  1 Grundeigentümer 2 Firmen 9 Privatpersonen	<b>Nein</b>

<b>Frage 11 (Baustein 3a)</b>			
Mit flankierenden Schutzmassnahmen soll der allfällige Mehrverkehr durch das Länggassquartier unterbunden werden. Begrüssen Sie die geplanten Massnahmen zum Schutz des Länggassquartiers?			
<b>JA</b>	GLP, SP Länggasse AÖV, ewb QM3, Läubli Stadt, Neustadt Bern  19 Privatpersonen	GFL, GaP, GB  BRB Behindertenkonferenz Stadt und Region Bern, Pro Velo, VCS, Bern bleibt grün  2 Grundeigentümer 2 Firmen 10 Privatpersonen	<b>Eher Ja</b>
<b>Eher nein</b>	CVP  Vortritt Fussgänger, IG Taxi  1 Firma 3 Privatpersonen	SVP  Heit Sorg zu Bärn  1 Grundeigentümer 1 Firma 10 Privatpersonen	<b>Nein</b>

**Autofreier Bahnhofplatz**

Der Stadtrat hat den Gemeinderat zudem beauftragt, ihm im Zusammenhang mit den Verkehrsmassnahmen Zukunft Bahnhof Bern gleichzeitig ein Konzept für einen autofreien Bahnhofplatz vorzulegen. Dann dürfte er nur noch von Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs, des Wirtschaftsverkehrs (Anlieferung, Taxis etc.) und von Velos passiert werden. Die Arbeiten an diesem Konzept sind im Gang. Die vorliegenden Mitwirkungsunterlagen gehen nicht von einem autofreien Bahnhof aus. Falls gestützt auf das in Arbeit befindliche Konzept später entschieden werden sollte, den Bahnhofplatz für den privaten motorisierten Individualverkehr zu sperren, würde dies grossflächige Massnahmen mit Auswirkungen auf das Strassennetz in der ganzen Stadt Bern erfordern. Im näheren Bahnhofumfeld müssten die nun geplante Verkehrsanlagen nach heutigem Kenntnisstand jedoch nicht mehr wesentlich angepasst werden.

<b>Frage 12</b>			
Würden Sie es begrüssen, wenn der Bahnhofplatz im genannten Sinn autofrei gestaltet würde?			
<b>JA</b>	GFL, GaP, GB, SP Länggasse ewb QM3, VCS Bern bleibt grün, Läbige Stadt, Neustadt Bern  2 Firmen 21 Privatpersonen	BRB Behindertenkonferenz Stadt und Region Bern, Pro Velo, IG Taxi  3 Grundeigentümer  6 Privatpersonen	<b>Eher Ja</b>
<b>Eher nein</b>	1 Firma 4 Privatpersonen	CVP, SVP  Vortritt Fussgänger, Heit Sorg zu Bärn  1 Grundeigentümer 2 Firmen 13 Privatpersonen	<b>Nein</b>

**Neue Verkehrsorganisation im Umfeld Zugang Länggasse (Baustein 4)**

Im Umfeld des neuen Bahnhofzugangs Länggasse werden die Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr verbessert, es wird eine sichere Zu- und Wegfahrt zur neuen SBB-Velostation erstellt und die Verkehrsführung bzw. die Lichtsignalanlage so angepasst, dass zu Spitzenzeiten die Zufahrt des MIV in Richtung Bubenbergplatz unterbunden werden kann.

<b>Frage 13 (Baustein 4)</b> Begrüssen Sie die geplanten Massnahmen im Umfeld des Zugangs Länggasse?			
<b>JA</b>	GFL, GB, SP Länggasse AÖV, ewb VCS, Bern bleibt grün, Läbigi Stadt, Neustadt Bern  1 Firma 18 Privatpersonen*	GLP  BRB Behindertenkonferenz Stadt und Region Bern, Pro Velo, Vortritt Fussgänger  3 Grundeigentümer 2 Firmen 8 Privatpersonen	<b>Eher Ja</b>
<b>Eher nein</b>	CVP  1 Firma 2 Privatpersonen	SVP  Heit Sorg zu Bärn, IG Taxi  1 Grundeigentümer 1 Firma 13 Privatpersonen	<b>Nein</b>

\*\* plus 1x sowohl «ja» als auch «eher ja»

**Massnahmen im Umfeld Henkerbrännli (Baustein 3b)**

Ein wichtiges Ziel der Neuorganisation des Verkehrs im Umfeld Henkerbrännli / Bollwerk sind Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr und den Veloverkehr? Wie beurteilen Sie diese Massnahmen aus Sicht der einzelnen Verkehrsteilnehmenden?

<b>Frage 15 (Baustein 3b):</b> Begrüssen Sie die geplanten Massnahmen für den Fussverkehr?			
<b>JA</b>	GFL, GLP, SP Länggasse AÖV, ewb  Läbige Stadt, Neustadt Bern  1 Grundeigentümer 1 Firmen 22 Privatpersonen	CVP, GB  BRB Behindertenkonferenz Stadt und Region Bern, Pro Velo, VCS IG Taxi  1 Grundeigentümer 3 Firmen 8 Privatpersonen	<b>Eher Ja</b>
<b>Eher nein</b>	GaP, SVP Heit Sorg zu Bärn,  4 Privatpersonen	Vortritt Fussgänger  1 Grundeigentümer 1 Firma 7 Privatpersonen	<b>Nein</b>

<b>Frage 16 (Baustein 3b):</b> Begrüssen Sie die geplanten Massnahmen für den Veloverkehr?			
<b>JA</b>	SP Länggasse AÖV, ewb VCS, Läubigi Stadt, Neustadt Bern  1 Grundeigentümer 2 Firmen 16 Privatpersonen** + 2 ja – eher ja	CVP, GB, GLP, GFL*  BRB Behindertenkonferenz Stadt und Region Bern, Pro Velo  1 Grundeigentümer 2 Firmen 11 Privatpersonen	<b>Eher Ja</b>
<b>Eher nein</b>	GFL*, GaP, SVP  Heit Sorg zu Bärn, IG Taxi  2 Privatpersonen	Vortritt Fussgänger  1 Grundeigentümer 1 Firma 10 Privatpersonen	<b>Nein</b>

\* sowohl «eher ja» als auch «eher nein» angekreuzt

\* plus 2x sowohl «ja» als auch «eher ja»

<b>Frage 17 (Baustein 3b):</b> Begrüssen Sie die geplanten Massnahmen für den öffentlichen Verkehr?			
<b>JA</b>	AÖV, ewb VCS, Läubigi Stadt, Neustadt Bern  1 Grundeigentümer 2 Firmen 25 Privatpersonen	GaP, GB, GLP, GFL*, SP Länggasse  BRB Behindertenkonferenz Stadt und Region Bern, Pro Velo, Heit Sorg zu Bärn, IG Taxi  1 Grundeigentümer 2 Firmen 8 Privatpersonen	<b>Eher Ja</b>
<b>Eher nein</b>	GFL*, SVP  3 Privatpersonen	Vortritt Fussgänger  1 Grundeigentümer 1 Firma 4 Privatpersonen	<b>Nein</b>

\* sowohl «eher ja» als auch «eher nein» angekreuzt

<b>Frage 18 (Baustein 3b)</b> Begrüssen Sie die geplanten Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr?			
<b>JA</b>	GFL, GLP AÖV, ewb BRB Behindertenkonferenz Stadt und Region Bern, Pro Velo, Läubigi Stadt, Neustadt Bern  1 Grundeigentümer 1 Firma 22 Privatpersonen	GB, SP Länggasse  VCS, IG Taxi  1 Grundeigentümer  5 Privatpersonen	<b>Eher Ja</b>
<b>Eher nein</b>	1 Grundeigentümer 1 Firma 1 Privatperson	CVP, GaP, SVP  Vortritt Fussgänger, Heit Sorg zu Bärn  1 Grundeigentümer 3 Firmen 12 Privatpersonen	<b>Nein</b>