



**Stadt Bern**  
Präsidialdirektion

Stadtplanungsamt



## **Planungsprozess Stadtraum Bahnhof langfristiges Zielbild**

Bericht zur Phase 1.1 mit Aufzeigen der  
Aufwärtskompatibilität Bausteine ZBBS

### **Bericht**

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

Ergänzte Fassung 11. Februar 2021

**Am 17. Februar 2021 durch den Gemeinderat zur Kenntnis genommen.**

#### **GLOSSAR VERWENDETER ABKÜRZUNGEN**

AÖV	Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination Kanton Bern
DWV	durchschnittlicher werktäglicher Verkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	öffentlicher Verkehr
PRD	Präsidialdirektion
SGB	Stadtgrün Bern
SPA	Stadtplanungsamt
SRBB	Stadtraum Bahnhof Bern
TAB	Tiefbauamt
VP	Verkehrsplanung
ZBB	Zukunft Bahnhof Bern
ZBBS	Zukunft Bahnhof Bern Stadt Bern

## Inhaltsverzeichnis

<b>01 Zusammenfassung</b>	<b>4</b>
<b>02 Ausgangslage und Auftrag</b>	<b>5</b>
<b>03 Workshop-Verfahren Planungsprozess Stadtraum Bahnhof Bern</b>	<b>6</b>
3.1 Planungsphasen im Überblick	6
3.2 Projektorganisation und Ablauf Phase 1.1	6
3.3 Zielerreichung	7
<b>04 Analyse</b>	<b>8</b>
4.1 Städtebau - allgemeine Prinzipien	8
4.2 Verkehr – allgemeine Prinzipien	10
4.3 Gestaltung – allgemeine Prinzipien	12
<b>5 Langfristiges Zielbild – Stossrichtungen der zukünftigen Entwicklung</b>	<b>15</b>
5.1 Städtebau	16
5.1.1 Raum „Bahnhofplattform / Grosse Schanze“	20
5.1.2 Variante „Bollwerk visionär und Bahnhof pragmatisch“	21
5.1.3 Variante „Bollwerk pragmatisch und Bahnhof visionär“	23
5.1.4 Variante „Bollwerk und Bahnhof pragmatisch/ergänzt“	25
5.2 Verkehr	26
5.2.1 Variante „Bollwerk und Bahnhof pragmatisch“	28
5.2.2 Variante „Bollwerk und Bahnhof visionär“	30
5.2.3 Variante „Bollwerk und Bahnhof visionär/ergänzt“	31
5.3 Gestaltung	32
5.3.1 Materialisierung der Bodenbeläge	32
5.3.2 Einfallsachsen	33
5.3.3 Teilbereich Hirschengraben	34
5.3.4 Teilbereich Laupenstrasse	35
5.3.5 Teilbereich Bubenbergplatz	36
5.3.6 Teilbereich Bollwerk	36
<b>06 Aufwärtskompatibilität der Bausteine ZBBS</b>	<b>37</b>
6.1 Schanzenstrasse Süd/Nord	37
6.2 Laupenstrasse	37
6.3 Hirschengraben	38
6.4 Bubenbergplatz	38
6.5 Bollwerk	39
<b>07 Weiteres Vorgehen und Prüfaufträge</b>	<b>40</b>
7.1 Empfehlungen und Prüfaufträge für die Phase 1.2	40
7.2 Ausblick und Termine Phase 1.2	42
7.3 Erwartungen des Gemeinderates	43

## **01 Zusammenfassung**

Der Planungsprozess Stadtraum Bahnhof – langfristiges Zielbild soll die Stossrichtung der langfristigen Entwicklung für das gesamte Gebiet rund um den Bahnhof Bern festzulegen. Darauf basierend soll, wie vom Stadtrat gefordert, die Kompatibilität der Bausteine ZBBS mit eben diesem Zielbild geprüft werden.

In mehreren Workshops wurden die Arbeiten des Fachplanerteams besprochen und Varianten möglicher Zukunftsbilder aus verkehrlicher, städtebaulicher, gestalterischer und aus Nutzungsperspektive aufgezeichnet. Ziel ist es, mit einer Neuorganisation des Verkehrs sowie einer Aufwertung der Gestaltung die Effizienz der Verkehrsteilnehmer zu steigern und gleichzeitig die Chance zu nutzen, um mehr Aufenthaltsqualität zu schaffen. Zudem soll für die Nutzenden der Zugang zum UNESCO-Welterbe-Perimeter deutlicher gemacht werden. Das städtebauliche Potenzial wird vor allem in den Räumen Bahnhofplatz, Bubenbergplatz (je nach Variante im Mittelbereich), Bollwerk sowie Bahnhofplattform und Grosse Schanze gesehen. Ebenfalls verfügt der Raum Schützenmatte über städtebauliches Potenzial, er liegt jedoch ausserhalb des Bearbeitungsperimeters der Phase 1.1 des Planungsprozesses. Die vorgeschlagenen Varianten spielen mit unterschiedlichen Bebauungsmustern auf dem Bahnhofplatz und am Bollwerk sowie mit einer grünen Terrassenlandschaft, die über die Grosse Schanze zum Bahnhof abfällt. Der Verkehr wurde insbesondere aus der Perspektive des Raumbedarfs und der Funktionsweise des öffentlichen Verkehrs betrachtet. Dabei liegt eine Hauptvariante mit zwei Tramachsen auf dem Bubenbergplatz vor. Je nach städtebaulicher Entwicklung auf dem Bahnhofplatz und am Bollwerk sind dort unterschiedliche Haltestellenkombinationen denkbar. Neu ist die Idee der Stärkung des Ausgangs Neuengasse aus dem Bahnhof mit einer zukünftigen Tramhaltestelle am Bollwerk. Die städtebaulichen und verkehrsmässigen Varianten sind miteinander kombinierbar. Weiter wurden Fragen der Materialisierung und Gestaltung erörtert. Aus der Gesamtbetrachtung des UNESCO-Perimeters heraus wurden Rückschlüsse auf die Materialisierung am Hirschengraben gezogen. Diese Überlegungen müssen weiter vertieft werden.

Das gesamte Gremium ist zur Ansicht gelangt, dass die geplanten Bausteine 1-4 ZBBS mit den jetzt entworfenen langfristigen Zielbildern kompatibel sind. Insbesondere wird der Bau der Passage zum Hirschengraben als notwendig und zielführend erachtet. Die Option Hirschengraben mit Velostation wurde nicht nochmals vertieft. Lediglich wird auf die Beschlüsse und Empfehlungen aus dem Workshopverfahren Hirschengraben von 2018 sowie auf das Gutachten der EKD hingewiesen. Eine weitere Entscheidungsgrundlage wurde mit dem Gesamtkonzept zu den Veloabstellanlagen im Raum Bahnhof erarbeitet.

Der Planungsprozess hat zahlreiche Fragen aufgeworfen, die in der nun anschliessenden Vertiefungsphase (Phase 1.2) für die einzelnen Teilräume zu klären sein werden.

Der Gemeinderat hat den vorliegenden Bericht und insbesondere die Aufwärtskompatibilität der Verkehrsmassnahmen ZBBS mit den langfristigen Zielbildern zur Kenntnis genommen. Zu einzelnen Punkten des Berichts hat er in der Zwischenzeit anderslautende Beschlüsse gefasst. In Kapitel 7.3 sind die Erwartungen des Gemeinderats festgehalten, die als Richtschnur für die weiteren Arbeiten am Stadtraum Bahnhof dienen sollen.

## 02 Ausgangslage und Auftrag

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

In den letzten Jahren haben die Personenströme am Bahnhof stark zugenommen. Diese Tendenz wird sich auch in den nächsten Jahren aller Voraussicht nach fortsetzen. Damit der Bahnhof Bern auch in Zukunft seine Funktionen erfüllen und als Drehscheibe dienen kann, wird er im Rahmen des Gesamtvorhabens Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) ausgebaut. Das Projekt ZBB führt zu grossen Veränderungen im öffentlichen Raum des Bahnhofumfeldes. Die entsprechenden Verkehrsmassnahmen ZBB Stadt Bern (ZBBS) befinden sich bereits in der Phase Vorprojekt. Während mit diesen Bausteinen die Nutzung der entsprechenden Flächen für den Zustand 2025 weitgehend definiert wird, sind weitere Vorhaben bekannt, die den Horizont 2025 übersteigen.

Der Berner Stadtrat anerkennt die grosse Bedeutung dieses zentralen Gebiets. Er fordert zur Beurteilung und Kreditgenehmigung der zu erarbeitenden Bauprojekte ZBBS eine Gesamtsicht und ein langfristiges Zielbild\* für den Stadtraum Bahnhof. Die Bausteine ZBBS müssen mit diesem kompatibel sein. Er verlangt dabei die gleichwertige Berücksichtigung von Verkehr und Städtebau (SRB Nr. 2018-189, Nr. 2018-190 vom 26. April 2018).

Die Erarbeitung dieses langfristigen Zielbildes ist im Sommer 2018 gestartet worden. Der Prozess wird seitens Präsidialdirektion – Stadtplanungsamt geleitet. Eine besondere Herausforderung in der Erarbeitung einer langfristigen Vision für den gesamten Raum liegt in der gebührenden Berücksichtigung bereits laufender Projekte mit sehr unterschiedlichen Planungshorizonten. Vorliegend ist nun ein Zwischenbericht, welcher die Resultate der Phase 1.1 zusammenfasst und aus einer Gesamtschau heraus eine Antwort zur Aufwärtskompatibilität der Bausteine ZBBS gibt.

\*Zielbild: Stossrichtung der langfristigen zukünftigen Entwicklung. Festgehalten und konkretisiert wird dieses Zielbild in einem Nutzungs- und Entwicklungskonzept (NEK), als behördenverbindlichem Koordinationsinstrument, das der räumlichen und zeitlichen Abstimmung unterschiedlicher Raumnutzungsbedürfnisse dient. Das NEK besteht aus folgenden Kerninhalten: Konzeptplan, Koordinationsblätter, Erläuterungen. Die Koordinationsblätter legen pro Teilraum Zielsetzungen, Massnahmen, Koordinationsbedarf und -stand, Verantwortlichkeiten, Termine etc. fest.

## **03 Workshop-Verfahren Planungsprozess Stadtraum Bahnhof Bern**

### **3.1 Planungsphasen im Überblick**

Der Planungsprozess Stadtraum Bahnhof – langfristiges Zielbild wird in drei Phasen durchgeführt. Die Phase 0 diente der Erarbeitung des Projekthandbuchs und der Aufbereitung der Planungsgrundlagen. Diese Phase ist abgeschlossen. Die Phase 1 dient der Erarbeitung des langfristigen Zielbildes. Sie ist unterteilt in eine Phase 1.1 in der Szenarien einer zukünftigen Entwicklung erarbeitet wurden und auf dieser Basis die Kompatibilität der Bausteine ZBBS mit eben diesen aufgezeigt wird (vgl. die nachfolgenden Kapitel 4-6).

In der Phase 1.2 werden die entworfenen Szenarien vertieft. Die in der Phase 1.1 aufgeworfenen Fragen und Prüfaufträge sollen beantwortet beziehungsweise erarbeitet werden. In dieser Phase wird ebenfalls das Nutzungs- und Entwicklungskonzept erstellt, welches die Szenarien konzeptionell festhält und die weiteren zu tätigen Schritte festhält.

Die Phase 2 ist zurzeit noch optional. Die zentralen Inhalte aus dem Nutzungs- und Entwicklungskonzept sollen in einem kommunalen Richtplan festgesetzt werden.

### **3.2 Projektorganisation und Ablauf Phase 1.1**

Der Planungsprozess wird seitens Präsidialdirektion, Stadtplanungsamt geleitet. Die Phase 1.1 wurde analog zum Workshop-Verfahren Hirschengraben (2018) mit drei mehrstündigen Workshops (4. April 2019, 14. Mai 2019 und 17. Juni 2019) durchgeführt.

Die Szenarien wurden durch ein Konzeptteam, zusammengesetzt aus folgenden Büros, erarbeitet:

- Aebi&Vincent Architekten SIA AG
- Roduner BSB+Partner AG
- Maurus Schifferli Landschaftsarchitekten AG

In den drei Workshops wurden Stossrichtungen der zukünftigen Entwicklung und Fragen zur Aufwärtskompatibilität der Bausteine ZBBS mit den entworfenen Szenarien diskutiert und festgelegt.

Die Workshops wurden durch fünf unabhängige ExpertInnen aus unterschiedlichen Fachdisziplinen begleitet:

- Peter Baumgartner (Denkmalpflege)
- Denise Belloli (Verkehr)
- Fritz Schär (Städtebau)
- Toni Weber (Landschaftsarchitektur)
- Joëlle Zimmerli (Sozialraumplanung)

Eine Spurgruppe zusammengesetzt aus städtischen und kantonalen Amtsleitenden, unter Leitung des Stadtplanungsamtes fällt die zentralen fachlichen und strategischen Entscheide.

- Kristina Bussmann, ISB
- Jean-Daniel Gross, DPF
- Thomas Ledergerber, Bernmobil
- Philipp Mäder, AÖV
- Christoph Schärer, SGB
- Karl Vogel, VP
- Mark Werren, SPA
- Reto Zurbuchen, TAB

### **3.3 Zielerreichung**

Die vorliegenden Varianten zeigen schlüssig, mögliche verkehrsmässig und städtebaulich aufeinander abgestimmte Zukunftsbilder auf. In keinem der Szenarien konnten grundsätzliche Konflikte mit den geplanten Bausteinen 1-4 ZBBS gefunden werden. Themenspezifisch bestanden im Gremium noch erhebliche Differenzen (z.B. ÖV, Velo, Materialisierung). Diese Themen und spezifischen Fragen müssen in den weiteren Planungsphasen gelöst werden (vgl. Kap. 5-7). Die Bausteine ZBBS werden vom gesamten Gremium als kompatibel mit dem langfristigen Zielbild erachtet. Es kann festgehalten werden, dass

- die Passage Hirschengraben als notwendig und zielführend erachtet wird und ihr Bau die zukünftige Entwicklung des Stadtraumes Bahnhof nicht behindert.
- eine monopolare Haltestellenanordnung auf dem Bubenbergplatz als nicht geeignet beurteilt wird. Mehrere gleichwertige Zugänge ermöglichen kurze Wegen und einen hohen Komfort.

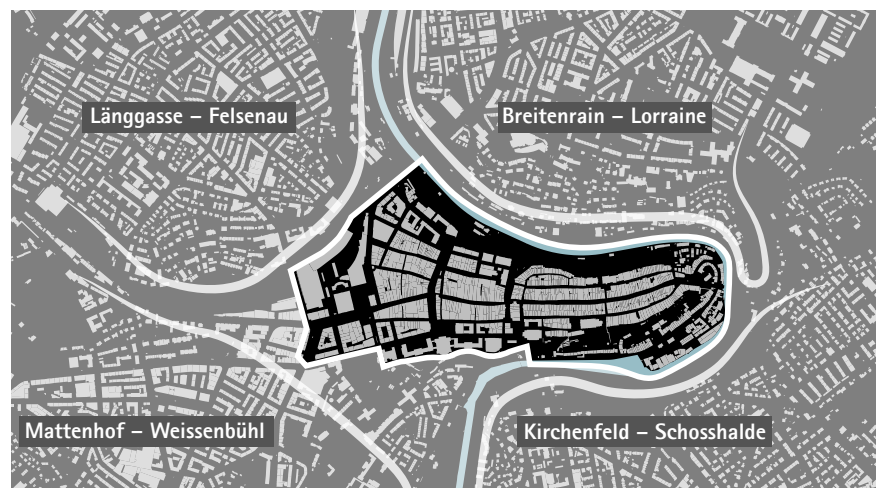
Aufgrund der Gesamtbetrachtung des Raumes und der historischen Herleitung seiner Gestaltung ist im Raum Hirschengraben die Frage der Materialisierung zu vertiefen. Das Gremium empfiehlt, die Machbarkeit einer Pflasterung im Strassenbereich über einen Pilotversuch zu testen. Hierzu ist ein separater Prozess mit städtischen Vertretern und dem bestehenden ExpertInnen-Gremium gestartet worden. In diesem Prozess soll die Materialisierung der Bodenbeläge im Hirschengraben geklärt werden. In der Laupenstrasse ist die Kombination einer möglichen Allee mit einer zukünftigen Tramhaltestelle zu überprüfen. Dabei sollen gestalterische und funktionale Aspekte pragmatisch und zielführend abgewogen werden.

## 04 Analyse

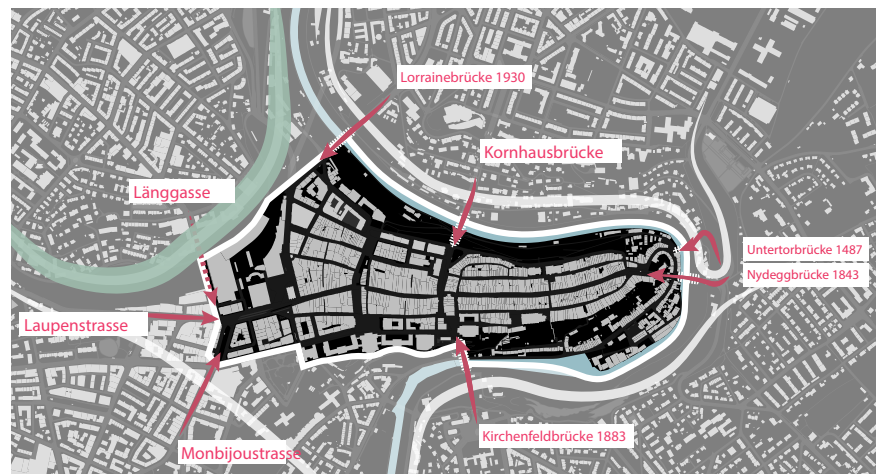
Die in nächsten Kapiteln folgende Analyse von Städtebau, Verkehr und Gestaltung zeigt die aus FachplanerInnen Sicht getätigten Überlegungen und Schlussfolgerung. Darauf basieren die im Kapitel 5 präsentierten Zielbilder. Die Schlussfolgerungen zu Städtebau, Verkehr und Gestaltung bildeten die Basis für die Diskussionen innerhalb der Spurgruppe und im ExpertInnen-Gremium. Sie sind jedoch nicht abschliessend konsolidiert und verschiedene Fragestellungen sind in der nächsten Phase 1.2 zu klären (vgl. Kap. 7).

### 4.1 Städtebau - allgemeine Prinzipien

Alle vorgeschlagenen Varianten gehen von der Tatsache aus, dass das Bahnhofgebiet einen zentralen und wichtigen Teil im gesamten Stadtgefüge darstellt. Darum wurden als erstes die wichtigsten Elemente, die sich aus diesem Stadtgefüge ableiten lassen, analysiert. Daraus ergeben sich einige übergeordnete Prinzipien.



Der UNESCO-Perimeter unterscheidet sich klar von den ihn umgebenden Stadtteilen und hat einen eigenen, unverwechselbaren städtebaulichen Charakter. Das



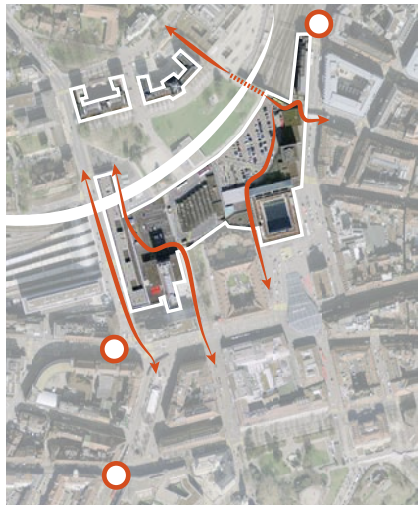
Einfallsachsen und Stadtopographie



Planungsgebiet ist Teil dieses Perimeters. Die städtebaulichen Vorschläge müssen dem Charakter der Altstadt Rechnung tragen.



Eingänge in die Altstadt



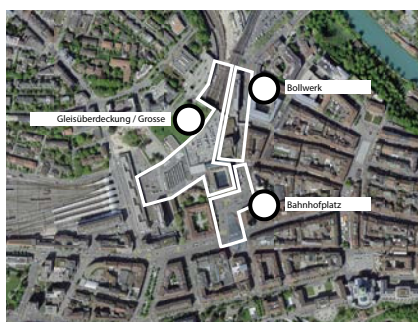
Fehlende Quartiersbeziehungen

Auch die wenigen Verkehrsachsen, die in diesen Perimeter führen, haben jeweils einen eigenen Charakter. Die Eingangstore resp. die Übergänge in den UNESCO-Perimeter, müssen klar erkennbar und entsprechend gestaltet werden. Innerhalb des Planungsperimeters bilden der Bahnhofplatz, der Bubenbergplatz und der Hirschengraben drei städtebaulich differenzierte Stadträume. Sie sollen weiterhin ein eigenes Nutzungsprofil haben und klar voneinander unterschieden werden können. Die topografische Situation des Länggasshügels ist heute nicht mehr spürbar und der Bezug der Altstadt zur Länggasse ist unbefriedigend. Diese beiden Mankos sollen behoben resp. reduziert werden. Betreffend die übergeordnete Verkehrssituation wird von einer MIV-freien Zone, die von der Schanzstrasse bis zur Speichergasse reicht ausgegangen. Der Zugang zu den Zügen kann nicht monopolar erfolgen. Die Passanten sollen aus allen Richtungen gleichwertige Zugänge zum Bahnhof und damit kurze Wege zu den Zügen erhalten.

Innerhalb des Perimeters gibt es wenig attraktive Aufenthaltsräume. Die Studie soll aufzeigen, wo zusätzliche Freiräume geschaffen werden könnten und wie diese ausgestaltet werden sollen. Der Perimeter der Studie kann städtebaulich in 7 Teilgebiete unterteilt werden, welche je einen eigenen Charakter haben. Städtebauliches Aufwertungspotential haben jedoch nur die Teilgebiete „Bollwerk“, „Bahnhofplatz“ und „Bahnhofplattform / Grosse Schanze“. In diesen Gebieten können entweder neue Gebäude gebaut, bestehende Gebäude abgerissen und neugebaut werden oder die topografische Situation des Hanges interessanter gestaltet werden. Dadurch können städtebauliche Räume aufgewertet oder neue



Städtebaulich unterschiedliche Räume



Räume mit städtebaulichem Potenzial

Räume geschaffen werden. In den anderen Teilgebieten sollen die Gebäude, mit Ausnahme des zweiten Teils des Bubenbergzentrums, erhalten bleiben. Mit gezielten Massnahmen kann der Freiraum hier entscheidend aufgewertet und Aufenthaltsqualität geschaffen werden (vgl. Kapitel 5.3 „Gestaltung“). Der Raum Schützenmatte verfügt zwar über grosses städtebauliches Aufwertungspotenzial, wird jedoch in einem separaten Prozess behandelt.

## 4.2 Verkehr – allgemeine Prinzipien

Aufgrund der im STEK 2016 definierten baulichen Entwicklungen und der damit einhergehenden Steigerung der Mobilitätsbedürfnisse, wird der Anspruch an den Raum Bahnhof hoch bleiben bzw. noch weiter zunehmen.

Die aktuell in der Bearbeitung stehende Studie «Netzstrategie ÖV Kernagglomeration 2040» der Regionalkonferenz Bern-Mittelland basierend auf dem Stadtentwicklungskonzept Bern 2016 (STEK2016) zeigt in einem Zwischenstand (Mai 2019) folgende Erkenntnisse:

- Radiale Bezüge des ÖV-Systems werden weiterhin wichtig sein, da sie die notwendigen Kapazitäten sicherstellen und eine hohe Qualität des ÖV ermöglichen.
- Die bisher geprüften Tangentiallinien (Süd-West) und (Nord-Ost) entlasten



Überblick



Tramsystemik

das Zentrum nur marginal.

- Eine dritte Tramachse in den Westen abgehend vom Bahnhof Bern über die Laupenstrasse bzw. Murtenstrasse ist **möglich**.
- Gleichzeitig muss die zweite Tramachse im Abschnitt Stadttheater bis Hirschengraben oder Belpstrasse umgesetzt werden.
- Es erfolgt zukünftig eine Verlagerung der Personenströme vom Osten des Bahnhofs (Bollwerk/Bahnhof Ost) in den Westen (Welle/Personenpassage Mitte zu den Ausgängen Bubenbergzentrum und Hirschengraben)

Die Bearbeitung zwischen Städtebau/Denkmalpflege und Verkehr/Mobilität erfolgte laufend iterativ und es konnten folgende übergeordnete Erkenntnisse betreffend dem zukünftigem Verkehrssystem Bahnhof gewonnen werden:

- Der Raum Bahnhof wird mindestens zwischen dem Knoten Schanzenstrasse/Bubenbergplatz und dem Knoten Bollwerk/Speichergasse vom motorisierte Individualverkehr (MIV) im Grundsatz befreit.
- Kein monopolarer ÖV-Zugang zum Bahnhof Bern im Bereich des Bubenbergplatzes. Die zukünftigen Personen-Frequenzen sowie der Platzbedarf des dazu notwendigen ÖV-Betriebes (Überholmöglichkeiten Tram-Tram, Bus-Tram, Länge der Haltekanten) können konzentriert auf diesen Raum nicht geleistet werden.
- Der Wirtschaftsverkehr ist als Stickerschliessungen ab den beiden Knoten möglich, verkehrt aber nicht mehr durchlaufend. Eine Beschränkung der Anlieferungszeiten und die Umsetzung eines Hub's evtl. im Raum Bollwerk für



Anlieferung und Wirtschaftsverkehr



ÖV-Systemik

- die Anlieferung sind in der weiteren Bearbeitung zu prüfen.
- Daher ist eine zukünftige Anordnung der Haltestellenschwerpunkte bei den auf der Westseite (Welle/Personenpassage Mitte mit den Ausgängen Bubenbergzentrum und Hirschengraben) und auf der Ostseite liegenden Bahnhof-Zugängen (Aufnahmegebäude Ausgänge Süd/Ost, Neuengass-Passage) zielführend.
- Die Aufwärtskompatibilität von Tramachsen zwischen dem Bubenbergplatz und der Schanzenstrasse sowie dem Bubenbergplatz und der Laupenstrasse ist sicher zu stellen.
- Eine hochwertige ÖV-Erschliessung des Hirschengrabens mit einer Tramachse und Bussen ist zwingend.
- Die Velobeziehungen über den Raum Bahnhof nehmen die zulaufenden Velohaupttrouten auf und verbinden diese auf möglichst direktem Weg. Sie sind mit je mindestens 2.5m pro Fahrtrichtung auszubilden und von den übrigen Verkehrsteilnehmern möglichst konfliktfrei zu führen.
- Die Fussgängerbeziehungen konnten in der Bearbeitung nur qualitativ untersucht werden, da die Quantität sehr stark von den definitiven Haltekantennanordnungen bzw. den Frequenzen auf den ÖV-Linien sowie den Nutzungen der an den Raum angrenzenden Liegenschaften abhängig ist.
- Die Verteilung der Tramlinien auf die beiden Achsen Nord und Süd soll möglichst gleichmässig unter Berücksichtigung der Passagier-Frequenzen auf den ÖV-Linien erfolgen.
- Alle ÖV-Linien Tram und Bus müssen möglichst direkt gewendet werden können, damit bei Linientrennungen (Grossanlässe, Baustellen, Demos) oder auch für zukünftigen Änderungen des ÖV-Netzes eine möglichst hohe Flexibilität zur Verfügung gestellt werden kann.
- Das Bubenbergdenkmal wird an seinen ursprünglichen Standort auf dem Bubenbergplatz versetzt und gliedert - mindestens punktuell - den Bubenbergplatz.
- Die Dienstgleisverbindung im Hirschengraben und das Trasse in der Wallgasse werden aufgehoben, damit der Hirschengraben in der ganzen Länge als Aufenthalts- und Durchgangsfläche genutzt werden kann.

### 4.3 Gestaltung – allgemeine Prinzipien

#### Ausgangslage

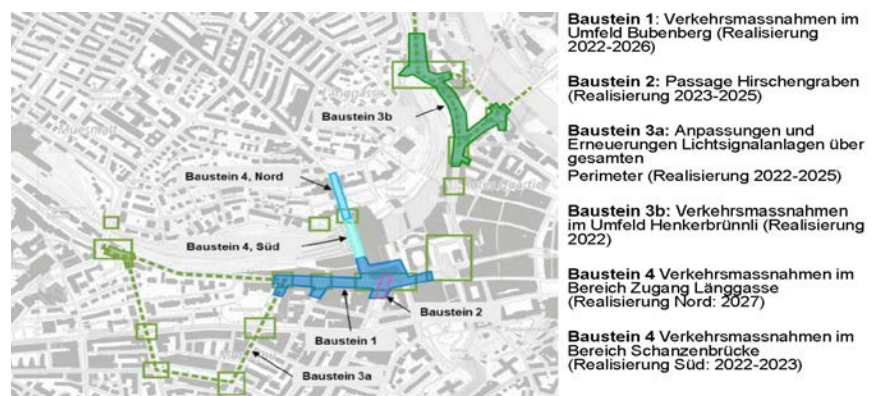
Betrachtet man den innenstädtischen Raum der Stadt Bern, wird augenfällig, dass die Gestaltung in Bezug auf die Materialisierung sehr fragmentiert und ohne klares, zusammenhängendes Gesamtkonzept erfolgte. Die Bodenbeläge scheinen teilweise zufällig gewählt und angeordnet. Der Stadt Bern fehlt ein Instrument, welches klar definiert, wie mit den öffentlichen Stadträumen gestalterisch umzugehen ist. Es bedarf nach einem Regelwerk bzw. Handbuch, welches auf die gestalterischen Fragen Antworten liefern kann und zu einem einheitlich konzipierten Zukunftsbild im Bereich des UNESCO-Perimeters verhelfen soll und klare Handlungsanweisungen formuliert.

Weiter sind auch die Zugänge beziehungsweise Übergänge zum UNESCO-Perimeter für den Besucher heute schwierig oder kaum ablesbar. Weder mit der Materialisierung noch mit Bepflanzungen wird dem Betrachter vermittelt, wann sich dieser im UNESCO-Perimeter befindet. Dieser Moment des Eintretens in den historischen und kulturell eminent wichtigen Teil der Stadt Bern, soll dem Besucher bewusster vor Augen geführt werden. Auch hier fehlen Überlegungen für die zukünftige Entwicklung in diesen Teilgebieten.

Insbesondere mit der Bearbeitung der ZBBS-Bausteine, welche allesamt entweder innerhalb des UNESCO-Perimeters oder in dessen Zugangsbereichen situiert sind, ist allen Projektbeteiligten klar geworden, dass konsolidierte und gefestigte Zukunftsbilder für diese Bereiche fehlen. Absicht ist daher die Gestaltung der Bausteine gemäss Zielbild aus dem vorliegenden Planungsprozess zu realisieren oder diese zumindest auf eine zukünftige Entwicklung entsprechend aufwärtskompatibel vorzubereiten.

Während der Erarbeitung der ZBBS-Bausteine hat sich das Verfassersteam vor allem mit zwei gestalterischen Themen auseinandergesetzt, welche in Bezug auf die Aufwärtskompatibilität kritisch oder relevant sind. Dies sind einerseits die Materialisierung der Bodenbeläge und deren Anwendungsprinzipien, andererseits die Bepflanzung in den Bereichen der angesprochenen Bausteine.

Im Folgenden werden die langfristigen Zielbilder der beiden Themen erläutert und illustriert. Anschliessend wird die Aufwärtskompatibilität der verschiedenen Bausteine anhand dieser Zielbilder überprüft und beurteilt.

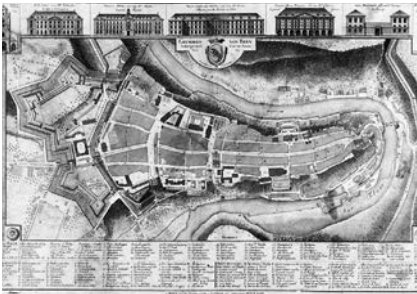


Übersicht ZBBS-Bausteine

### Materialisierung der Bodenbeläge

In der Betrachtung der historischen Entwicklung der Strassenräume der Stadt Bern wurden zwei verschiedene Zeitspannen analysiert. Der Zeitraum, in welchem die äusserste Stadtbefestigung noch vorhanden war (bis zum 19.Jh.) und die Zeitachse als die Schanzen geschliffen und die Stadt gegen Westen hin erweitert wurde (ab dem 19.Jh.).

Bis zum 19.Jh. wurden die Strassenräume in der Altstadt von Bern ausschliesslich in Naturstein gepflastert ausgeführt. Das Material wurde von Fassade zu Fassade eingesetzt, ohne dass ein Trottoir differenziert ausformuliert wurde. Einzig die Gehbereiche unter den Lauben wurden in Sandstein ausgebildet und später durch Gussasphalt ersetzt (Dichtigkeitsproblematik über unterkellerten



Stadtplan vor der Schleifung der westlichen Stadtmauer, 1790



Stadtplan mit westlicher Stadterweiterung, 1902

Bereichen). Die Lauben funktionieren wie klassische Gehsteige, während der Raum zwischen den Fassaden als einheitlicher Strassenraum gelesen wird.

Nach der Schleifung der äusseren Stadtbefestigung, die ab dem 19.Jh. vollzogen wurde, erweiterte sich die Stadt Bern sogleich Richtung Westen. Man erkennt diese Stadterweiterung nicht nur an den städtebaulichen Strukturen, sondern auch an der Ausgestaltung des Strassenraumes, insbesondere im Umgang mit dem Trottoir. Um die neu erstellten Bebauungen wurde konsequent eine bituminöse Fläche angelegt, welche die Funktion eines Trottoirs übernehmen sollte und die Hausgevierte umfasst.

Der Raum zwischen den Fassaden wird fortan nicht mehr als einheitlich materialisierter Bereich gelesen, sondern erhält eine klare Separierung von Fussgänger und Strasse durch die Erstellung von bituminösen Trottoiren. Der Strassenbereich wurde nach wie vor in Natursteinpflasterung ausgebildet. Dieser Umgang mit den Gehsteigen kann als Berner Spezialität bezeichnet werden und wurde nur in wenigen anderen Städten so ausgeführt.



„Zwischen den Toren“ mit vollflächiger Pflasterung



Hirschengraben mit Pflasterung im Fahrbereich

### Einfallsachsen

Wie auch bei der Materialisierung des Bodenbelages, erfolgt auch die Ausgestaltung der Übergänge zum UNESCO-Perimeter aus der Betrachtung der Historie.

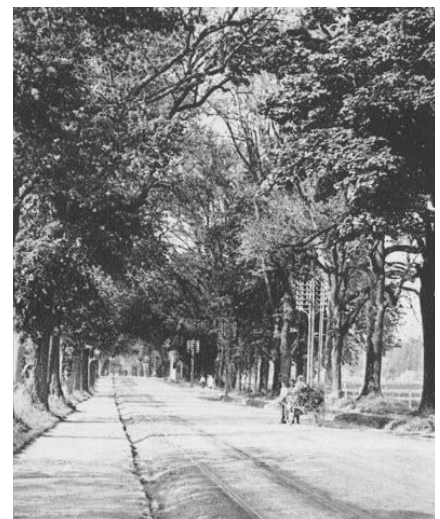
Der Zugang zum UNESCO-Perimeter geschieht grösstenteils (Brückensituationen bilden hier Ausnahmen) über die ehemaligen Einfallsachsen in die Stadt Bern. Sie waren die Hauptrouten, welche aus allen Richtungen in die Altstadt führten. Jede Einfallsachse wurde mit einem Stadttor mit dazugehörigem Stadtgraben und Brücke abgeschlossen (Aarbergertor, Murtenort, Untertorbrücke). Die Einfallsachsen waren allesamt mit einseitigen oder beidseitigen Baumreihen gesäumt. Die Idee der beidseitigen Bepflanzung der wichtigen Verkehrsachsen mittels Alleebäumen geht bereits auf eine Anordnung von Napoleon Bonaparte zurück und wurde in der Folge in vielen Städten Europas auch umgesetzt. Dadurch werden diese Verkehrsachsen neben ihren Dimensionierungen auch optisch gegenüber den anderen Strassen und Wegen priorisiert und akzentuiert. Die Baumreihen waren jeweils bis an die Stadtbesfestigung hin gepflanzt und begleitete den Ankömmling somit bis direkt an die Stadttore heran. Die Idee der Stadt wurde in der Landschaft präsent.



Wichtige historische Einfallsachsen



Murtenstrasse um 1800



Papiermühlestrasse um 1900

## **5 Langfristiges Zielbild – Stossrichtungen der zukünftigen Entwicklung**

Ziel der Phase 1.1 im Planungsprozess war es ein langfristiges Zielbild in Varianten zu erarbeiten. Dieses Zielbild muss sich in das übergeordnete Stadtbild einordnen und muss aus der Sicht des Verkehrs, des Städtebaus und der Gestaltung koordiniert sein. Die grundsätzlichen Analysen und Schlussfolgerungen wurden bereits im Kapitel 4 «Analyse» erläutert.

Das Zielbild Städtebau wurde vor allem in den drei Bereichen Bollwerk, Bahnhof und Grosse Schanze vertieft. In den anderen Räumen gibt es einzig gestalterischen Spielraum. Die vorgeschlagenen Varianten haben alle das Ziel die Schnittstelle zwischen der Altstadt und der Länggasse zu verbessern und die öffentlichen Räume des Bahnhofplatzes, des Bollwerks und der Bahnhofplattform resp. der Grossen Schanze aufzuwerten und attraktiver zu gestalten. Ein weiteres Ziel war es, die Nutzungsmöglichkeiten zu erhöhen, gleichzeitig mehr publikumsintensive Nutzungen anzubieten und damit den Stadtraum aufzuwerten.

Das Zielbild Verkehr gründet auf einer klaren Systemik des ÖV. Dabei gibt es im Hirschengraben keine Varianten. Auf dem Bubenbergplatz können eine oder zwei Tramachsen angeordnet werden. Auf der Hauptachse Ost-West können die Tramhaltestellen entweder am heutigen Standort belassen oder in die Spitalgasse verschoben werden. Beim heutigen Bahnhofgebäude können die Bus- und Tramhaltestellen, je nach städtebaulicher Variante, entweder auf dem Bahnhofplatz oder im Bollwerk oder getrennt voneinander angeordnet werden. Für den Veloverkehr gibt es in allen Varianten richtungsgetrennte Velostreifen, zum Teil im Mischverkehr mit dem Bus und/oder der Anlieferung. Die Fussgängerströme, die Taxis und die Kiss+Ride Parkplätze sind nicht im Detail bearbeitet worden.

Das Zielbild Gestaltung geht von der detaillierten Analyse der Gestaltungselemente der öffentlichen Räume in der Altstadt aus. Die Vorschläge übernehmen die wichtigsten Schlussfolgerungen dieser Analyse und zeigen wie die Räume in der Logik des UNESCO-Perimeters gestaltet werden. Somit ist überall klar ersichtlich, dass man sich in diesem Perimeter befindet. Dabei wird aufgezeigt, wie vorzugehen ist, wenn nicht von Anfang an alle Pflästerungen oder andere gestalterische Elemente ausgeführt werden können. Alle Vorschläge sind somit aufwärtskompatibel.

## 5.1 Städtebau

Die städtebauliche Analyse hat aufgezeigt, dass in den drei Teilräumen Bollwerk, Bahnhof und Bahnhofplattform langfristig ein wesentliches städtebauliches Verbesserungspotential besteht. Dabei gibt es sowohl pragmatische als auch visionäre Vorschläge. Im Jahr 2013 wurde in einem diskursiven Verfahren eine Variante von Aebi&Vincent Architekten SIA AG erarbeitet. Sie dient als Grundlage für die Bereiche Bollwerk und Bahnhofplattform. Alle Vorschläge in den drei Bereichen können unabhängig voneinander umgesetzt werden. Eine Etappierung ist möglich.



Variante aus dem diskursiven Verfahren im Jahr 2013

Für den Teilbereich „Bollwerk“ sowie für den „Bahnhofplatz“ werden drei Varianten vorgeschlagen: je zwei Pragmatische und eine Visionäre. Alle Varianten „Bollwerk“ können mit allen Varianten „Bahnhofplatz“ kombiniert werden. Für den Teilbereich „Bahnhofplattform / Grosse Schanze“ gibt es einen Verbesserungsvorschlag.



Zukunftsbild: Bollwerk visionär und Bahnhof pragmatisch



Zukunftsbild: Bollwerk pragmatisch und Bahnhof visionär



Zukunftsbild: Bollwerk und Bahnhof pragmatisch ergänzt

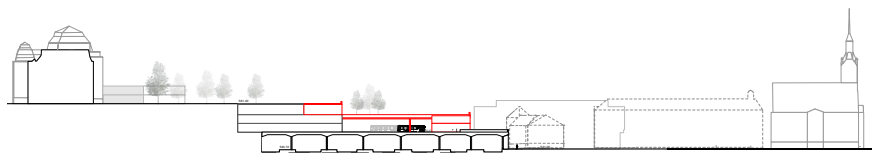




Ursprung Grosse Schanze

### 5.1.1 Raum „Bahnhofplattform / Grosse Schanze“

Der Hang zur Länggasse soll besser sichtbar und belebter werden. Auch wenn es aus praktischen Gründen nicht machbar ist den ursprünglichen Zustand wieder herzustellen soll die topografische Situation wieder erlebbar und die zur Verfügung stehenden Flächen besser nutzbar gemacht werden. Es wird vorgeschlagen, die offenen Parkplätze und die Postautostation vollständig zu überdecken und auf diesem Deckel eine neue Parkanlage zu gestalten.



Schnitt durch Grosse Schanze und Terrasse

Diese neue Grünfläche befindet sich ein Geschoss tiefer als die Grosse Schanze. Zur Belebung dieser neuen Terrasse können im bestehenden Geschoss der Grossen Schanze kulturelle Nutzungen, Ateliers usw. angeordnet werden. Auf der Ebene der offenen Parkplätze und der Postautostation können stadtsseitig als räumlicher Abschluss zusätzlich hochwertige Büros, Praxen usw. angeordnet werden, die ihrerseits auch eine Terrasse zur Stadt haben.



Die Berner Terrasse für Stadt und Quartier

Bestehende Parkterrasse evtl. aufwerten

Kultur, Veranstaltungen, Ateliers, Park-Kiosk: Indoor-Angebote, die sichtbar sein sollen, Lärm machen dürfen oder Parkbesucher ansprechen

Ateliers, Praxen: Anbieter ohne Laufkundschaft, die einen bahnhofsnahen Standort suchen

Durch diesen Eingriff ergeben sich einerseits wertvolle und belebte öffentliche Freiräume und andererseits können an diesem sehr zentralen Ort zusätzliche sehr attraktive Nutzungen angeboten werden.



### 5.1.2 Variante „Bollwerk visionär und Bahnhof pragmatisch“



#### „Bollwerk visionär“

In dieser Variante wird das baufällige Gebäude der SBB abgerissen. Es wird nur der Sockel mit zwei Geschossen wieder aufgebaut. Die restliche Nutzung SBB wird als räumlicher Abschluss der „Anlage Parkterrasse“ über den Geleisen neu erstellt. Dadurch ergibt sich auf der östlichen Seite des Bahnhofes eine ähnliche Kopsituation wie im Westen mit dem Postpark.

Durch den Wegfall des SBB Gebäudes am Bollwerk werden das topografische Verständnis zwischen Altstadt und Länggasse sowie die ergänzte Parkanlage klar sichtbar gemacht. Die Parkanlage und die Aussicht auf die Alpen werden durch



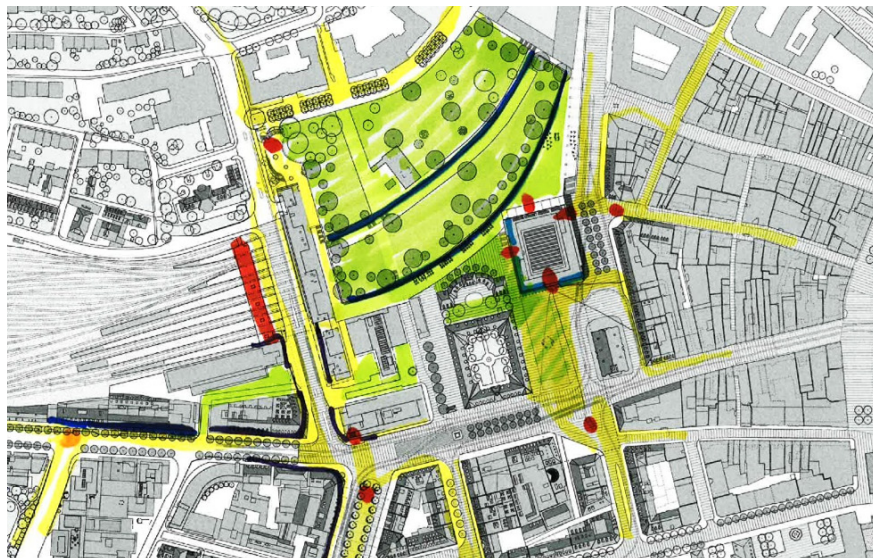
die beiden Kopfbauten im Osten (neu) und im Westen (Postpark) eindeutig gefasst.

Der neue Sockel kann gegenüber heute um 5m zurückversetzt oder mit einer Arkade von 5m Breite versehen werden. Dadurch können die Tramhaltestellen „Bahnhof“ vom Bahnhofplatz ins Bollwerk verschoben werden und der Bahnhofplatz kann gestalterisch aufgewertet werden. Der Sockel kann mit publikumsintensiven Nutzungen gefüllt und das Bollwerk gegenüber heute wesentlich belebt werden.

#### Bahnhof pragmatisch

In dieser Variante wird das bestehende Aufnahmegebäude erhalten. Der Bahnhofplatz reicht vom Aufnahmegebäude über die städtische Hauptachse hinüber bis zum UBS Gebäude. Diese Anordnung ist eine räumliche Ausnahme im Stadtgefüge des UNESCO-Perimeters (siehe städtebauliche Analyse). Er ist der einzige zentrale Platz, der nicht von der Hauptachse zurückversetzt angeordnet ist.

- Bahnhofsein-/ausgänge
- potenzielle Aufenthaltsräume
- Durchgangsräume
- Erdgeschossnutzungen, nicht-frequenziertes Angebot (z.B. Atelier, Praxis, Kultur)
- Einkaufsangebot (verlängertes Altstadtangebot)
- Hochfrequentiertes Angebot (z.B. Gastro, Alltagseinkauf)



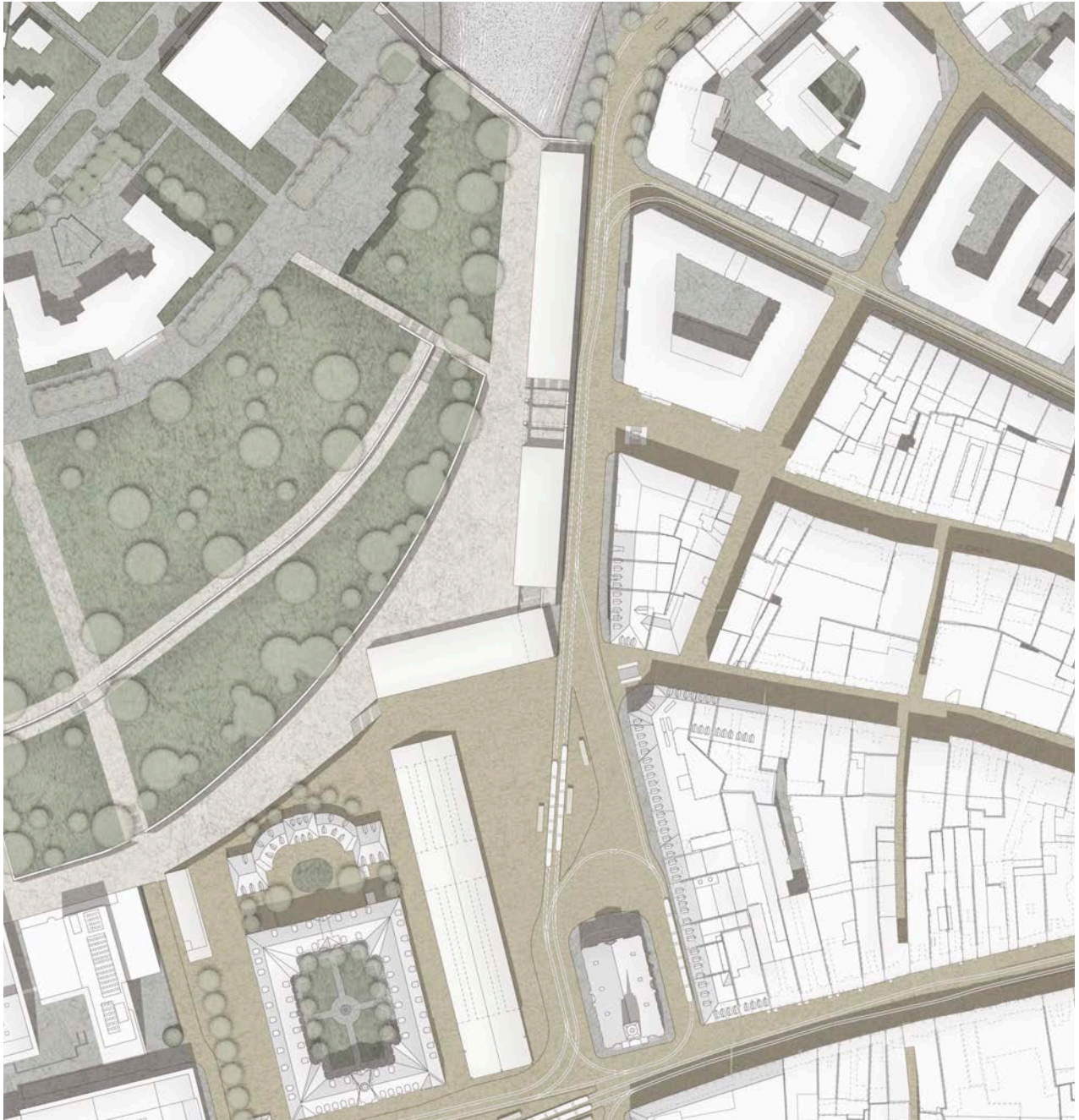
„Ein Eventbahnhof für Stadt und Region“: Freier Platz als flexibler Ort für temporäre Aktivitäten

Durch die Anordnung der Tram- und Bushaltestellen einerseits neben dem Aufnahmegebäude und andererseits in der Spitalgasse, kann der Bahnhofplatz temporäre Aktivitäten oder Events aufnehmen, bleibt jedoch eher ein Durchgangsräum als ein Raum mit Aufenthaltsqualität, da der Raum nicht von den Rändern her bespielt werden kann. Baumgruppen auf dem Bubenbergrplatz und zwischen Aufnahmegebäude und Hotel Schweizerhof tragen zu einer klareren Abgrenzung des Raumes Bahnhofplatz bei.



Modellbild

### 5.1.3 Variante „Bollwerk pragmatisch und Bahnhof visionär“

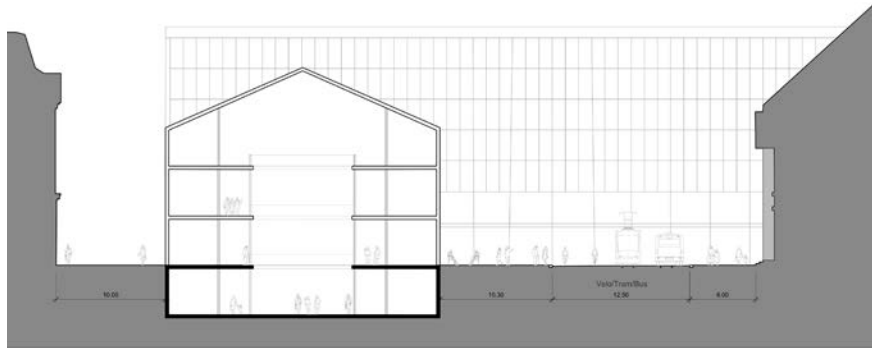


#### Bollwerk pragmatisch

Das Bollwerk wird beidseits wie heute durch Gebäude räumlich klar definiert. Im Erdgeschoss können publikumsintensive Nutzungen angeordnet werden. In der Verlängerung der Gassen aus der Altstadt werden breite Sichtbezüge auf die Grosse Schanze / Universität freigehalten. Der bestehende Strassenquerschnitt kann beibehalten werden. Durch die Bebauung des Bollwerks werden jedoch die unteren Bereiche der neuen Terrassengestaltung tendenziell zum „Hinterhof“

„Bahnhof visionär“

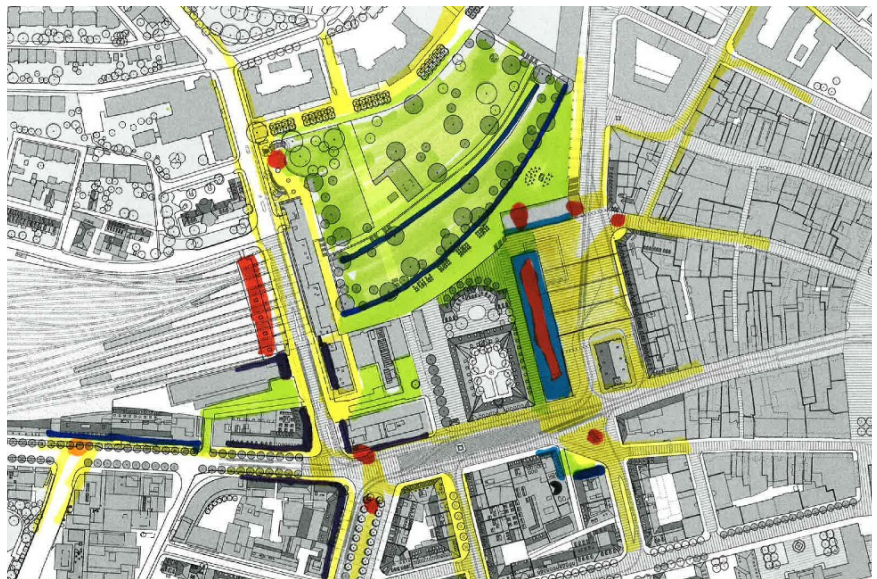
Das bestehende Aufnahmegebäude wird abgebrochen und durch zwei neue Gebäude ersetzt: ein nördliches Kopfgebäude und ein Gebäude an der Stelle des ursprünglichen Bahnhofes aus dem 19. Jahrhundert, als neue „Markthalle“. Dadurch ergibt sich ein Bahnhofplatz in der städtebaulichen Logik der übrigen zentralen Plätze im UNESCO-Perimeter. Darauf können alle Haltestellen des ÖV angeordnet werden und der Platz kann trotzdem zum sehr belebten Raum werden. Der wichtigste Vorteil dieser Variante ist die Tatsache, dass mit dem neuen Gebäude auf der Ebene des Bahnhofplatzes publikumsintensive Nutzungen angeordnet werden können, welche den Platz zu einem belebten Aufenthaltsraum aufwerten. Zudem bildet das Gebäude unterschiedliche Raumabfolgen auf dem Bahnhofplatz, unter anderem eine „Altstadtgasse“.



Covent Garden, London



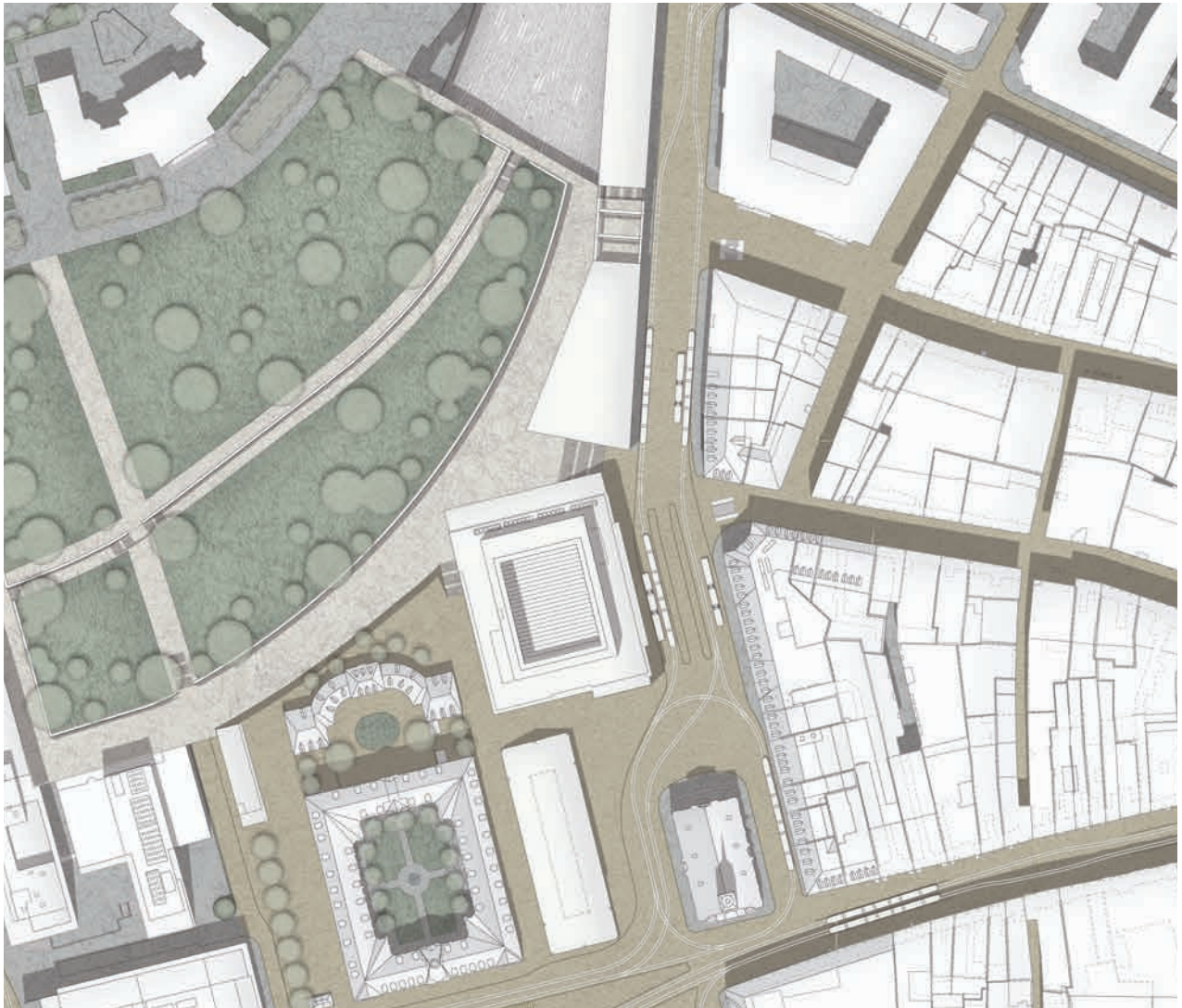
- Bahnhofsein-/ausgänge
- potenzielle Aufenthaltsräume
- Durchgangsräume
- Erdgeschossnutzungen, nicht frequentiertes Angebot (z.B. Atelier, Praxis, Kultur)
- Einkaufsangebot (verlängertes Altstadtangebot)
- Hochfrequenziertes Angebot (z.B. Gastro, Alltagseinkauf)



„Ein Eventbahnhof für Stadt und Region“: Neues Bahnhofsgebäude schafft publikumsintensive Nutzung



#### 5.1.4 Variante „Bollwerk und Bahnhof pragmatisch ergänzt“



##### „Bollwerk pragmatisch ergänzt“

Diese Variante entspricht im Grundsatz der Variante «Bollwerk pragmatisch». Der Unterschied besteht in der Anordnung eines Gebäudes mit einer wesentlich grösseren Gebäudetiefe neben dem Bahnhofgebäude, womit eine grössere Nutzung erreicht werden kann. Dazu wird auf die zusätzliche Überdeckung der Geleise hinter dem bestehenden nördlichen Gebäude verzichtet.

##### „Bahnhof pragmatisch ergänzt“

In dieser Variante wird das bestehende Aufnahmegebäude erhalten. Zusätzlich wird zwischen der Heiliggeistkirche und dem Burgerspital, in Analogie zum ursprünglichen Bahnhof des 19. Jahrhunderts, ein neues Gebäude erstellt. Dieses Gebäude würde wie in der Variante „visionär“ als „Markthalle“ dienen und somit auch zur Belebung des Bahnhofplatzes und seiner Umgebung sowie zur Gliederung des öffentlichen Raums in Platz und Gassen beitragen. Städtebaulich entspricht diese Variante der Logik der Plätze im UNESCO-Perimeter. Der Bahnhofplatz wird eindeutig kleiner, ist vom ÖV geprägt und hat trotzdem zusätzliche Aufenthaltsqualität im Vergleich zur Variante „Bahnhof pragmatisch“.

## 5.2 Verkehr

Aufgrund der eingeschränkten Flexibilität in der Gleis-Trassierung für das Tramnetz (Bautechnik, Sicherheit, Umsetzung hindernisfreier Raum), wurde in einem ersten Schritt der Fokus der Bearbeitung daraufgelegt und verschiedene Varianten entwickelt. Eine der Kernfragen war, ob zwei Tramachsen über den Bubenbergplatz geführt werden, oder ob die Achse Süd in die Bundesgasse-Christoffelgasse gelegt werden kann.



Variantenfächer



Hauptvariante Verkehr

Fazit: Die Führung über die Bundesgasse-Christoffelgasse wäre rein gleisgeometrisch machbar. Vier Gründe sprechen aber dagegen:

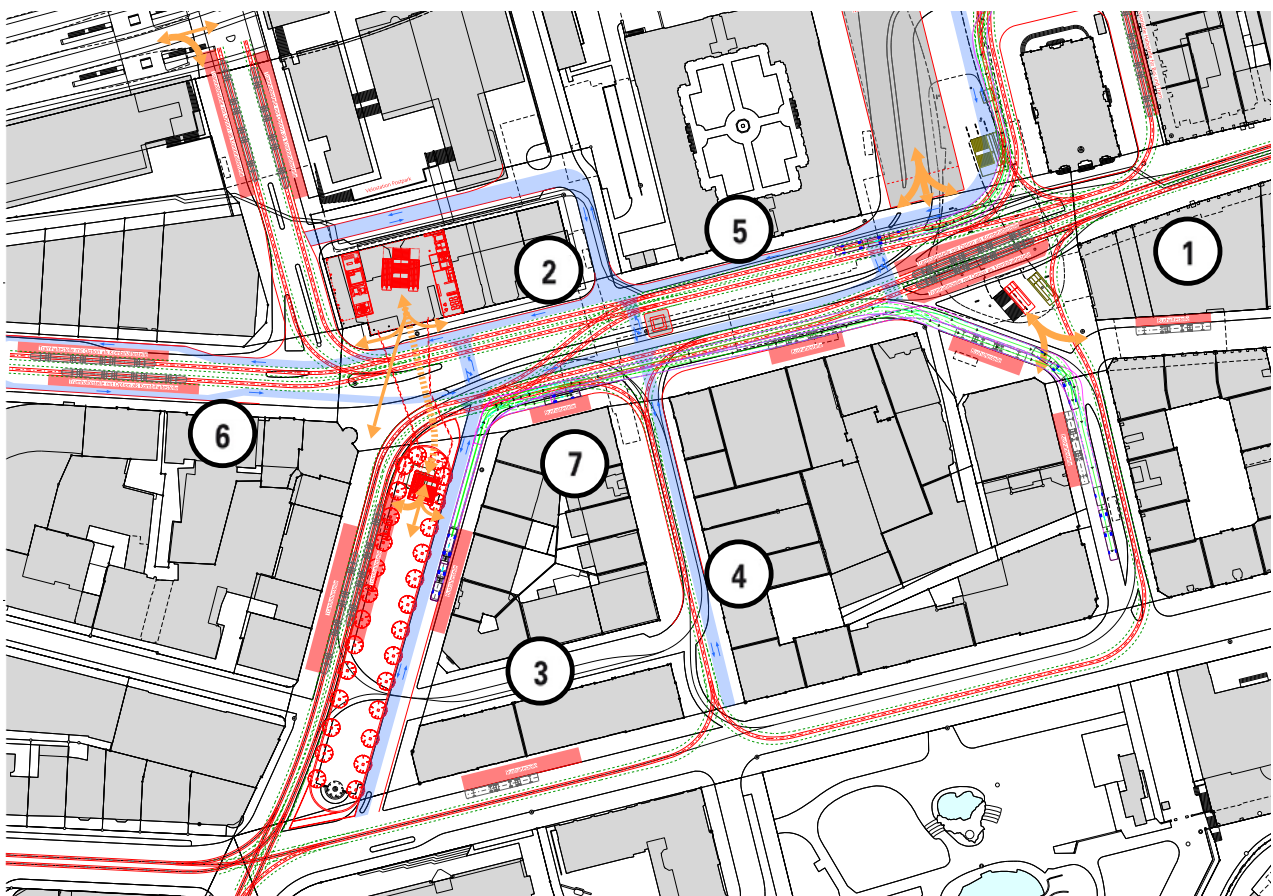
- Die Erschließung des Hirschengrabens bzw. des Ausgangs der Passage über die Achse Süd ist nicht adäquat. Die Haltestelle kann in der Bundesgasse frühestens östlich des Eingangs zum Tiefbauamt (Bundesgasse 38) platziert werden. Passagiere, die stadteinwärts ausgestiegen sind, müssen zuerst die Bundesgasse queren und 150m zurücklegen, um die Passage zu erreichen.
- Zusätzlich muss die Achse Süd aus gleisbautechnischen Gründen sehr nahe am Loeb-Egge (Abstand Lichtraumprofil-Hausecke Nord = 3.30 m) vorbeigeführt werden. Dies hat massive Einschränkungen der Fussverkehrsführung (durchkreuzt die West-Ost Wunschlinie) und deren Sicherheit zur Folge und wird daher mindestens als kritisch beurteilt.
- Auf der Bundesgasse sind starke Beeinträchtigung des MIV und des Veloverkehrs aufgrund von wartenden Trams zu erwarten. Der Grund liegt im fehlenden Warteraum für ein zweites Tram in der Christoffelgasse und vor der neuen Kombi-Haltestelle vor dem Tiefbauamt stadtauswärts (Bundes-

gasse 38).

- Starke Beeinträchtigung des Veloverkehrs in der Bundesgasse durch die notwendigen Gleisanlagen.

Daher wurde in der weiteren Entwicklung mit zwei Tramachsen auf dem Bubenbergplatz gearbeitet und in Abstimmung zum Städtebau und der Architektur gebracht.

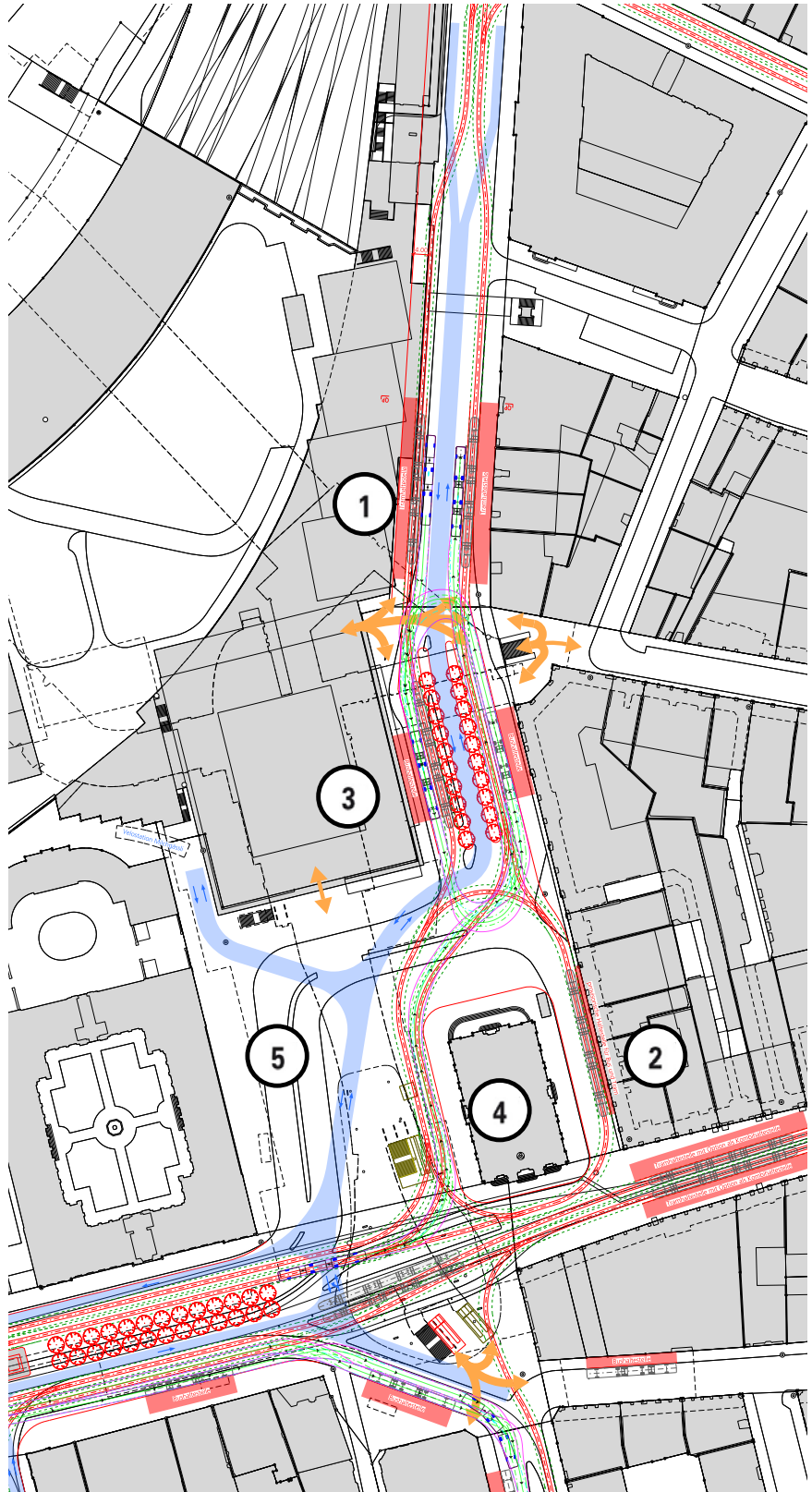
Das entwickelte Verkehrssystem auf Konzeptstufe ist flexibel und in einzelnen Bereichen sogar modular. Es zeigt in der Übersicht und in Abstimmung mit den städtebaulichen Varianten folgende Hauptelemente:




Bereich Hirschengraben/ Bubenbergplatz ( Systemische Verbindung Velohauptroute)

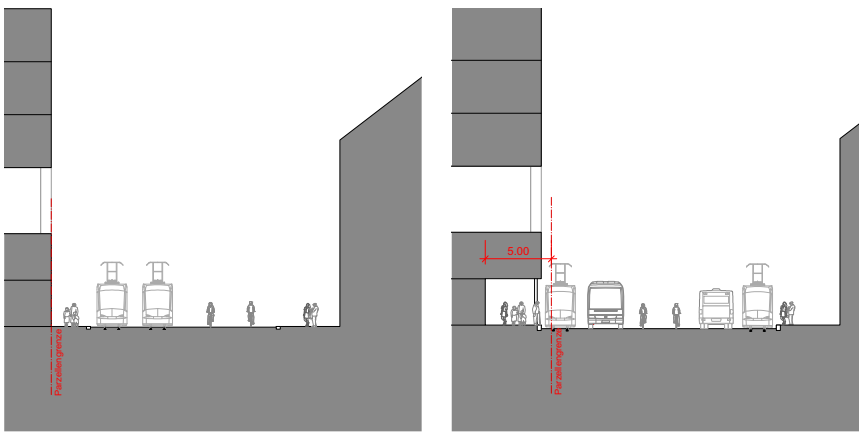
1. a) Tramhaltestelle Bahnhof im Bereich heutiger Baldachin (Achse Süd), oder  
b) Tramhaltestelle Bahnhof in der Spitalgasse (Achse Süd)
2. Verbindung Tram zwischen Achse Süd und Achse Nord (vu: variantenunabhängig)
3. Aufhebung Dienstgleisverbindung Tram durch den Hirschengraben/Wallgasse (vu)
4. Wenden Achse Süd via Schwanengasse aus Richtungen Ost und West (vu)
5. Querschnitt Bubenbergplatz (verkehrstechnisch vu)
6. Veloführung in der Laupenstrasse und auf dem Bubenbergplatz richtungsgetreunt auf separaten Flächen; auf den restlichen Veloachsen richtungsgetreunt in gemeinsamer Fläche (vu)
7. Busführung im Bubenbergplatz Süd wie im Bestand via Hirschengraben-Bubenbergplatz-Christoffelgasse. Busführung aus der Schanzenstrasse und Laupenstrasse über Tramachsen im Bubenbergplatz Nord (vu)

### 5.2.1 Variante „Bollwerk und Bahnhof pragmatisch“



Variante mit bestehendem Bahnhofsgebäude am Bahnhofplatz (  Systemische Verbindung Velohauptroute)

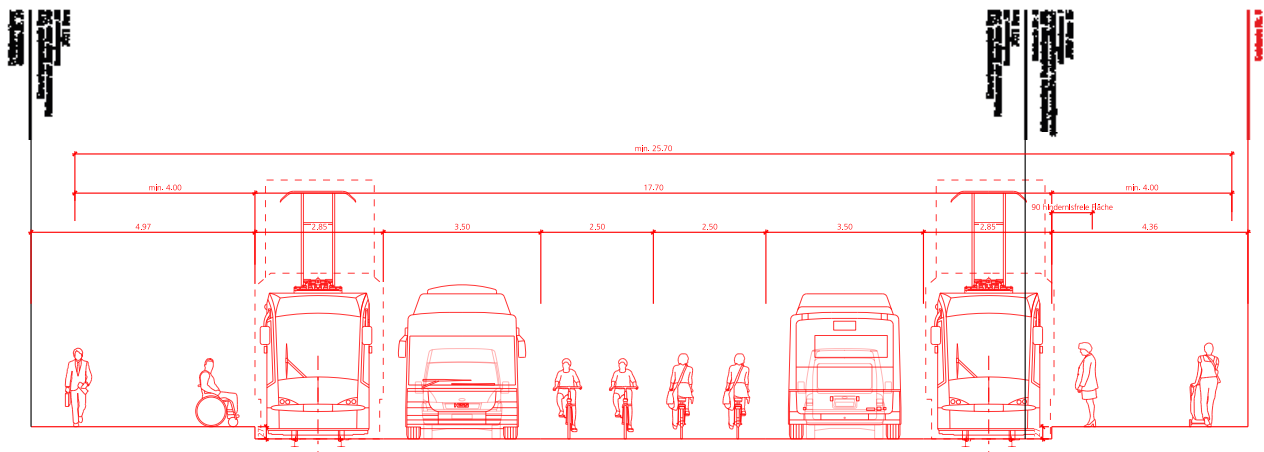
1. Tramhaltestelle im Bollwerk; Querschnitt Bollwerk breit (Bedarf ca. 26.0 m)  
Konsequenz > Flächenbedarf Seite SBB, ca. +5.0 m  
Betrieb: Bus kann wartendes Tram an Haltekante überholen; Velo mittig im  
Zweirichtungsverkehr geführt; Wirtschaftsverkehr via Bus/Tramtrasse
2. Haltekante Tram bei Wenden der Linien aus Richtung Laupenstrasse und  
Länggasse
3. Haltestellen Tram im Bollwerk; Bus auf Bahnhofplatz Ost
4. Wenden Achse Nord um die Heiliggeistkirche aus Richtungen Nord (Läng-  
gasse) und West (Laupenstrasse); (variantenunabhängig)
5. Veloführung Bahnhofplatz richtungsgetrennt auf gemeinsamer Fläche  
(Lage variantenabhängig)



Schnitt Bollwerk ohne Auskrugung

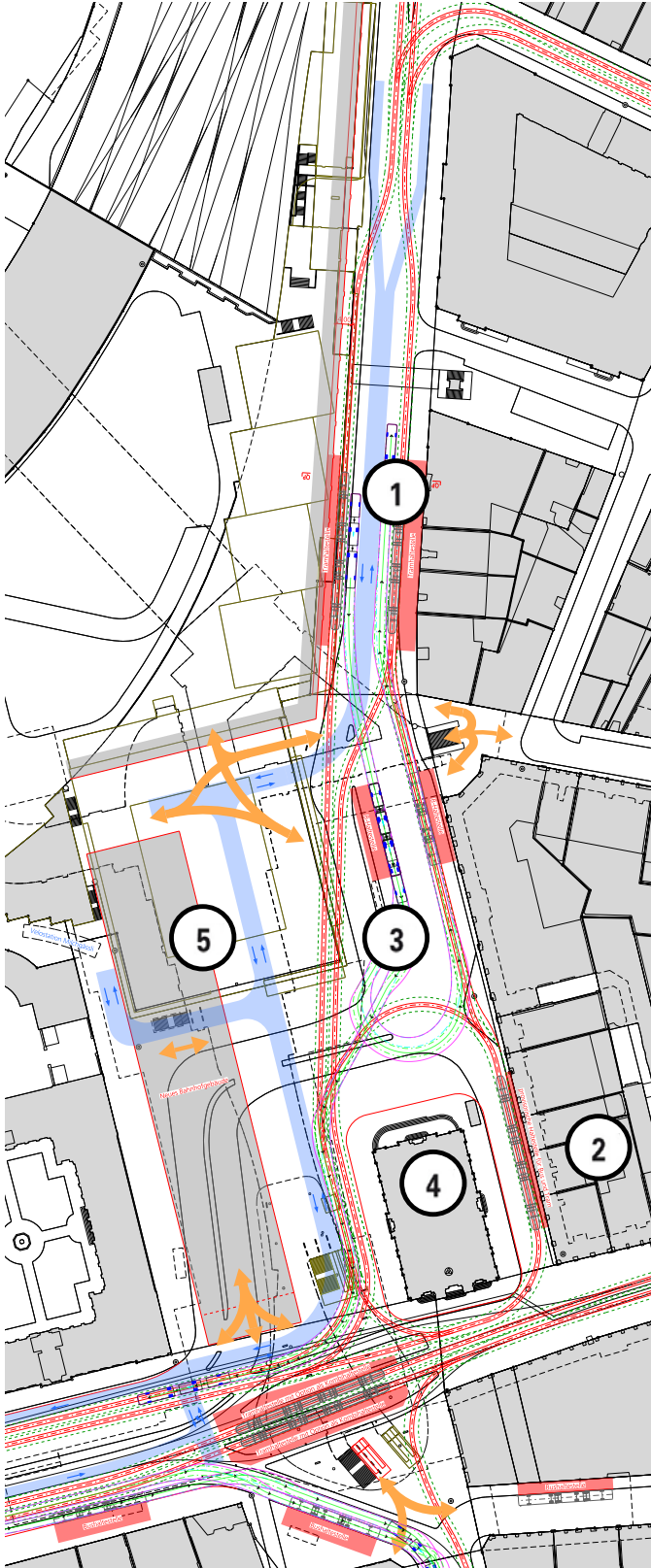
Schnitt Bollwerk mit Auskrugung für Tramhaltestelle

Im Schnitt werden zwei Varianten vorgeschlagen: eine mit dem heute bestehen-  
den Querschnitt des Bollwerks und eine mit der Anordnung eines Arkadenbe-  
reiches damit im Bollwerk neu Tramhaltestellen angeordnet werden können. Auf  
der Ebene +2 wird eine offene und durchgehende Terrasse vorgeschlagen durch  
welche die Sichtdurchlässigkeit gegen die Grosse Schanze zusätzlich verbessert  
werden soll.

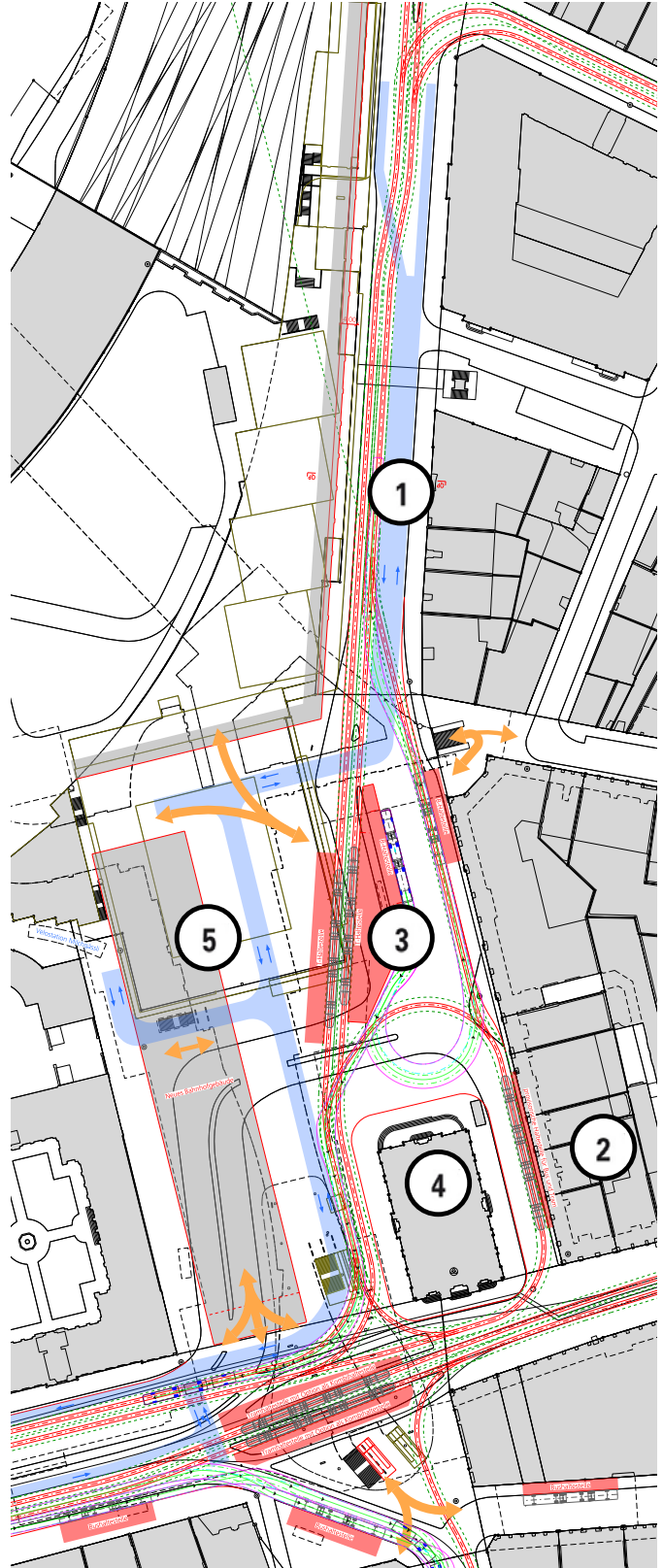


Querschnitt Bollwerk, Verkehrsvariante A

5.2.2 Variante „Bollwerk und Bahnhof visionär“

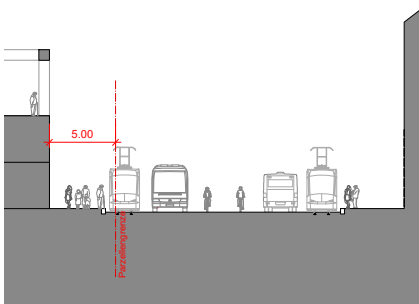


Verkehrsführung über Bahnhofplatz, Variante A

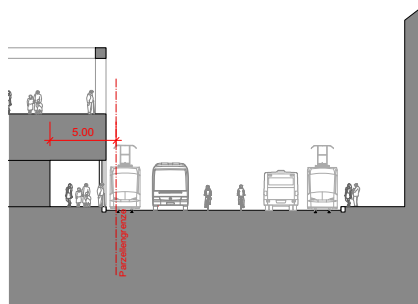


Verkehrsführung über Bahnhofplatz, Variante B

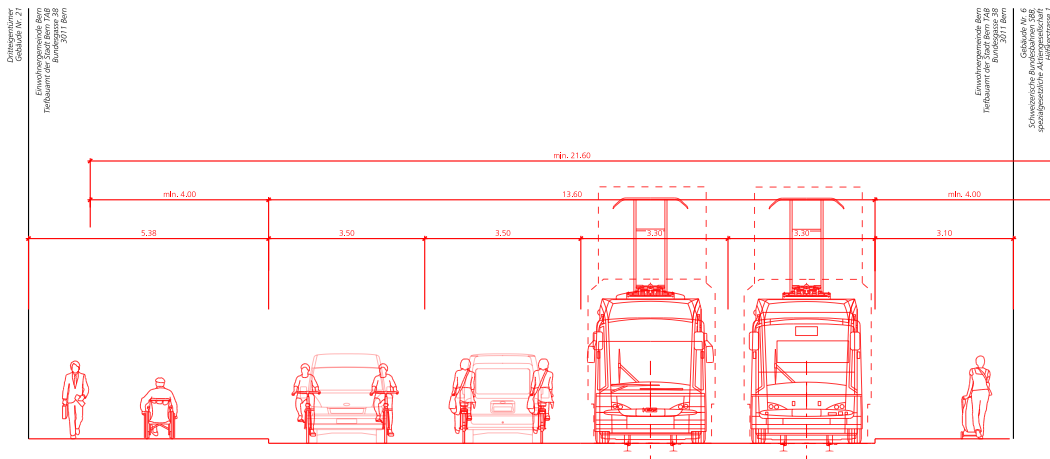
1. Tramhaltestelle auf Bahnhofplatz; Querschnitt Bollwerk schmal (Bedarf ca. 22.0 m) Umsetzung zwischen den heute bestehenden Liegenschaften möglich Betrieb: Bus und Tram fahrend auf gleichem Trassee; Velo ostseitig im Zweirichtungsverkehr; Wirtschaftsverkehr via Bus/Tramtrassee
2. Haltekante Tram bei Wenden der Linien aus Richtung Laupenstrasse und Länggasse
3. Haltestellen Tram/Bus auf Bahnhofplatz Ost konzentriert
4. Wenden Achse Nord um die Heiliggeistkirche aus Richtungen Nord (Länggasse) und West (Laupenstrasse); (variantenunabhängig)
5. Veloführung Bahnhofplatz richtungsgetrennt auf gemeinsamer Fläche (Lage variantenabhängig)



Schnitt Bollwerksockel zurückversetzt ohne Auskrugung



Schnitt Bollwerk mit Auskrugung



Querschnitt Bollwerk, Verkehrsvariante B

### 5.2.3 Variante „Bollwerk und Bahnhof pragmatisch ergänzt“

Diese Variante entspricht im Grundsatz der Verkehrsführung der vorhergehenden Variante.

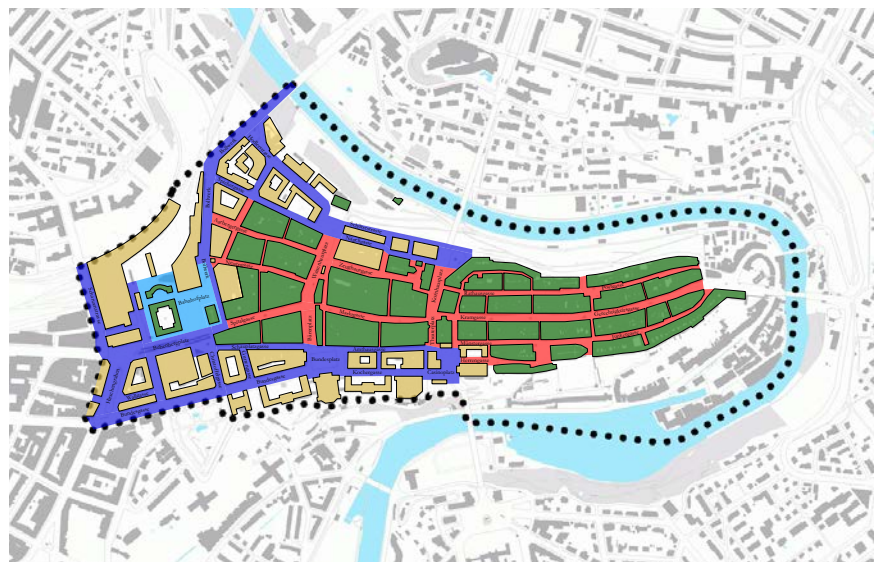
### 5.3 Gestaltung

Aus den gewonnenen Erkenntnissen aus der übergeordneten Analyse, transformierte das Planungsteam die allgemeinen Prinzipien auf die heutige Situation. Die Transformation wird auf zwei verschiedenen Betrachtungsebenen angewandt. Dies sind einerseits die Betrachtung und Anwendung der beiden Hauptprinzipien im gesamtheitlichen Kontext der Stadt und andererseits eine auf spezifische, für die ZBBS-Bausteine relevante Teilräume bezogene Implementierung.

#### 5.3.1 Materialisierung der Bodenbeläge

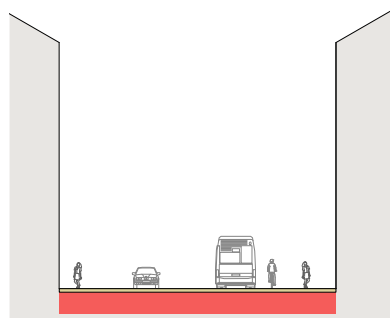
Die in der Analyse beschriebene Differenzierung im Erscheinungsbild der Strassenräume soll zukünftig innerhalb des UNESCO-Perimeters umgesetzt werden. Strassenräume vor dem 19.Jh. werden von Fassade zu Fassade in Pflasterung erbaut, während die Strassenräume ab dem 19.Jh. mit einem bituminösen Gehsteig versehen werden. Dadurch wird die **historische** Stadtentwicklung dem Besucher nachvollziehbar vor Augen geführt und auch der Funktionalität der einzelnen Strassenräume wird Rechnung getragen.

- Gebäude vor dem 19. Jh.
- Gebäude ab dem 19.Jh.
- Strassenraum mit Naturstein von Fassade zu Fassade
- Strassenraum mit bituminösem Trottoir
- Sonderlösung beim Burgerspital und Bahnhofplatz
- Begrenzung UNESCO Perimeter

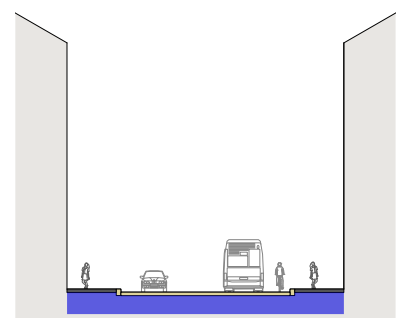


Schemaplan, Differenzierter Umgang der Strassenräume im UNESCO-Perimeter

Im schematischen Situationsplan ist das Prinzip mit dem differenzieren Umgang der Strassenräume klar ersichtlich. Das Grundkonzept wird nicht überall konsequent durchgezogen um klare Übergänge zu schaffen und eine didaktische Ausgestaltung zu verhindern. Eine einheitliche Betrachtung aus der Wahrnehmung des einzelnen Raumes muss angestrebt werden. Bestimmte Spezialgebiete wie beispielsweise der Bahnhofplatz und das angrenzende Burgerspital müssen aus der historischen Entwicklung gesondert betrachtet werden.



Schemaschnitt mit Naturstein von Fassade zu Fassade

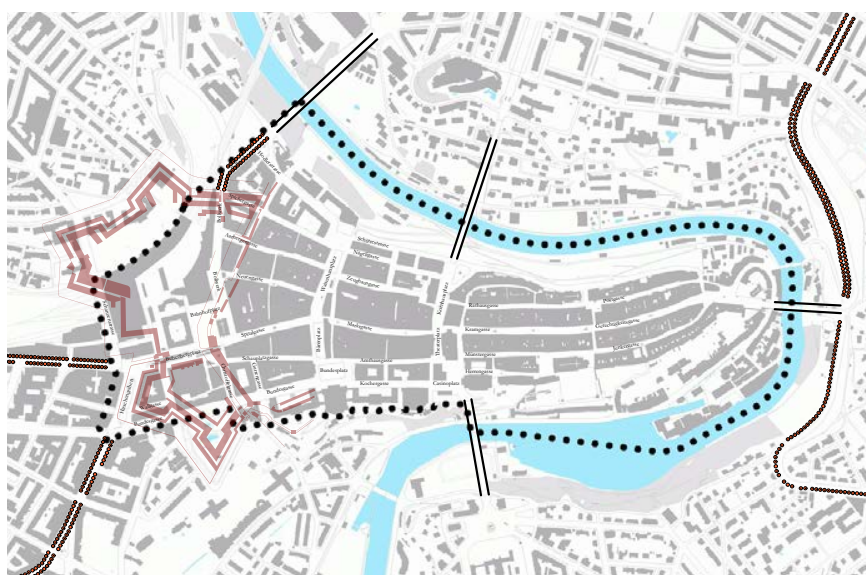


Schemaschnitt mit bituminösem Trottoir



### 5.3.2 Einfallsachsen

Die im Kapitel „Analyse“ angesprochene Priorisierung und Akzentuierung dieser noch heute übergeordneten Verkehrsachsen soll wieder gestärkt und vervollständigt werden. Die den SRBB-Perimeter betreffenden Strassen (Laupenstrasse, Monbijoustrasse, Bollwerk) werden mit einer Baumallee versehen, welche bis an die ehemalige Stadtbefestigung herangeführt werden. Dadurch erhalten diese Hauptachsen wieder ihre angemessene Präsenz im Stadtraum. Spureneinteilungen und Strassenquerschnitte müssen aufgrund von Neupflanzungen neu konzipiert und erarbeitet werden. Die Baumart und die Ausgestaltung der Baumgruben müssen in der nächsten Phase bestimmt und entworfen werden.



Schemaplan, Einfallsachsen werden mit Baumalleen gekennzeichnet



Zukunftsbild mit Baumalleenentlang der Einfallsachsen bis an die historischen Stadtmauern heran

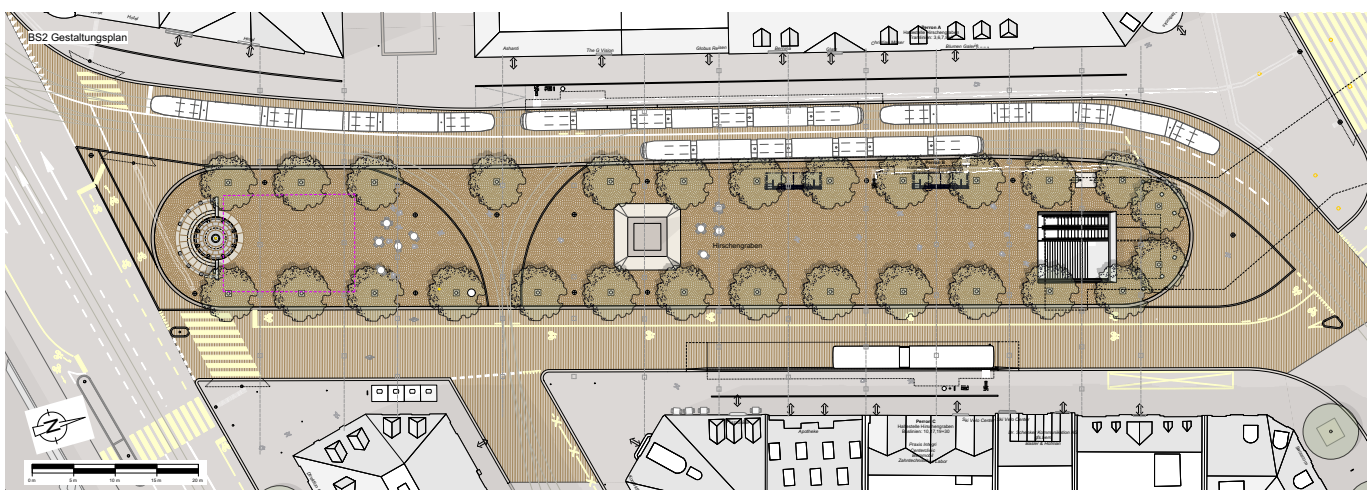
### 5.3.3 Teilbereich Hirschengraben

Der Hirschengraben liegt im Bereich des UNESCO-Perimeters und muss daher dem übergeordneten Prinzip der Materialisierung des Bodenbelages unterliegen. Demnach werden die östlichen und westlichen Fahrbereiche in Natursteinpflasterung ausgebildet. Als Stein wird der Guber-Naturstein verwendet, analog der zahlreichen Gebiete in der Altstadt, welche bereits eine Pflasterung besitzen. In der Verlegeart lehnt sich der Hirschengraben mit seinen Bindersteinen ebenfalls an den bestehenden Pflasterungen in Bern an und sorgt für eine Kontinuität in den Fahrbahnbereichen.

Die an die Fassaden angrenzenden Fussgängerbereiche werden gemäss Grundkonzeption bituminös gehalten. Dadurch werden das Trottoir und die Fahrbahn nicht nur in ihrer Höhe, sondern auch in der Materialität unterschieden. Die Aussage aus dem Workshopverfahren Hirschengraben, dass die Materialität des Raumes von Fassade zu Fassade gelesen werden muss, wird an dieser Stelle revidiert. Aus den Erkenntnissen der gesamtheitlichen Betrachtung der Stadt Bern, welche während dem Planungsprozess Stadtraum Bahnhof gewonnen werden konnten, muss der Fussgängerbereich in diesem Teil der Stadt (ab dem 19. Jh.) in Asphalt ausgeführt werden.

Der mittlere Bereich des Hirschengrabens wird ähnlich wie die breite Mitte auf dem Bubenbergplatz gesondert betrachtet und ausgestaltet. Im Mittelbereich wird eine kleinformatige Bogenpflasterung erstellt, welche den zu erwartenden Personenströme gerecht wird und auch eine geeignete Materialisierung mit offenen Fugen für die Bäume darstellt. Der Guberstein wird auch in diesem Bereich verwendet um den Bezug zum übrigen Stadtraum zu erstellen. Die Unterscheidung erfolgt lediglich durch das gewählte Format und die Verlegeart des Steines.

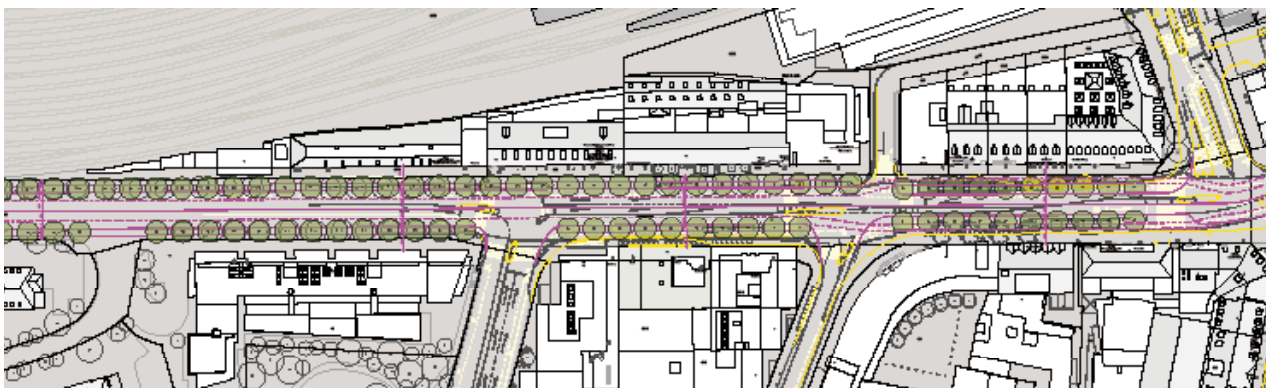
Mit dem neu konzipierten Verkehrssystem kann im Hirschengraben zukünftig auf die Dienstgleisverbindung verzichtet werden. Dies würde heissen, dass die Symmetrie der beiden Baumreihen vervollständigt und die Zäsur durch Randsteine, welche aus sicherheitstechnischen Aspekten benötigt werden, aufgehoben werden können. Dies würde einen enormen Mehrwert für den Raum Hirschengraben bedeuten.



Hirschengraben, Bindersteine im Fahrbereich/Widmann-Brunnen an heutiger Position

### 5.3.4 Teilbereich Laupenstrasse

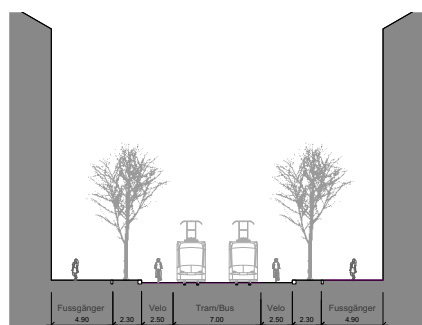
Analog des ehemaligen Charakters der historischen Einfallsachsen, soll die Laupenstrasse zukünftig wieder mit einer Baumallee versehen werden. Die Baumallee soll den Verkehrsteilnehmer möglichst nahe an die ehemalige Stadtbefestigung heranführen. Da sich das ehemalige Murtentor im Bereich des heutigen Bubenbergplatzes befunden hat, ist es nicht möglich, die Bäume bis an diesen Punkt zu führen, weil einerseits der Bubenbergplatz gesondert betrachtet wird und andererseits der Verkehrsknotenpunkt Schanzenstrasse/Laupenstrasse nicht mit Bäumen durchtrennt werden kann.



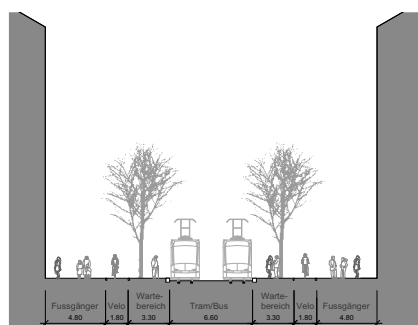
Zielbild Laupenstrasse mit beidseitiger Baumreihe und kombinierter Haltestelle (Tram/Bus)

Durch die gebaute Struktur entlang der Laupenstrasse sind die räumlichen Begrenzungen gegeben und definiert. Die Erstellung einer beidseitigen Baumreihe hat also zur Folge, dass die Breite, welche für den rollenden Verkehr zur Verfügung steht, minimiert werden muss. Damit verbunden sind Spurreduktionen und betriebliche Einschränkungen in der Laupenstrasse, damit die Neupflanzungen gewährleistet werden können.

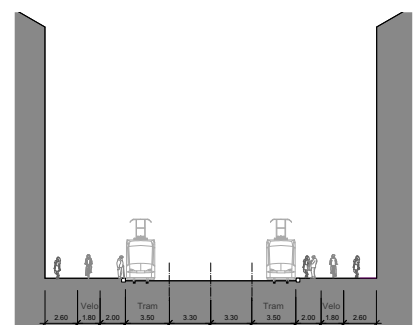
Bei der Prüfung der Aufwärtskompatibilität ging man von der Annahme aus, dass der MIV um 100% reduziert und eine Tramachse in Richtung Inselspital realisiert wird. In diesem Zusammenhang entsteht die Frage der Positionierung von Tramhaltestellen und der allfälligen Möglichkeit diejenige zu Umfahren (Velo und Bus/Wirtschaftsverkehr). Eine sinnvolle Positionierung der Haltestellen ist im Bereich, wo bereits heute die Bushaltestellen situiert sind. Die Umsteigebeziehungen sind an dieser Stelle sehr gut und entsprechen der Grundsystematik des neuen Verkehrskonzepts. Jedoch müsste diese Haltestelle zukünftig als Kombi-Haltestelle ausgebildet werden, damit genügend Raum für die Pflanzung der neuen Bäume vorhanden bleibt. Sobald eine Überholmöglichkeit in beide Richtungen gewährleistet wird, ist die Baumallee in Bereich der Haltestellen nicht mehr möglich.



zukünftige Spuraufteilung Laupenstrasse



Kombinierte Haltestelle Tram/Bus; ohne Überholen



Tramhaltekante mit überholendem Bus

### 5.3.5 Teilbereich Bubenbergplatz

Bereits im Workshopverfahren Hirschengraben wurde klar definiert und entschieden, dass das Bubenberg-Denkmal in absehbarer Zukunft wieder an seinen ursprünglichen Standort auf dem Bubenbergplatz versetzt werden soll. Dies bedeutet, dass die Verkehrssituation auf dem Platz neu gedacht und konzipiert werden muss. Fahrspuren müssen reduziert oder optimiert werden und Tramgeleise müssen versetzt werden, um für das Bubenberg-Denkmal eine breite Mitte zu schaffen. Ähnlich wie beim Hirschengraben entsteht dadurch ein Mittelbereich, welcher in seiner Ausgestaltung differenziert behandelt werden muss. Ansonsten orientiert sich der Raum in seiner Materialisierung an den Grundprinzipien aus der Analyse.

Es besteht auch die Möglichkeit den östlichen Teil der breiten Mitte mit einer doppelten Baumreihe zu versehen um den Bahnhofplatz gegenüber dem Bubenbergplatz klarer abzugrenzen und zu fassen. Des weiteren wird mit der Baumgruppe ein Bezug zur früheren Situation auf dem Bubenbergplatz geschaffen. Falls die Variante mit der neuen Markthalle zum Zuge kommen sollte, müsste auf diese Bäume verzichtet werden, weil dadurch die Leseart der beiden Plätze eine andere würde.

Dank der neugeschaffenen breiten Mitte entsteht eine geschützte Zone, auf welcher Passanten zirkulieren können. Die heutige Barrierewirkung wird verringert und durch die flächigen Querungsmöglichkeiten können die Passantenströme leichter auf mehrere Bahnhofsingänge verteilt werden.



Situationsplan mit neugestaltetem Bubenbergplatz inkl. raumbildender Baumgruppe vor dem Burgerspital

### 5.3.6 Teilbereich Bollwerk

**Teilgebiet wird in einer weiteren Phase beschrieben und illustriert**

## 06 Aufwärtskompatibilität der Bausteine ZBBS

Die Phase 1.1 im vorliegenden Planungsprozess konnte einen breiten Variantenfächer an verkehrsmässigen und städtebaulichen Lösungsansätzen für die zukünftige Entwicklung des Stadtraumes Bahnhof Bern aufzeigen. Im Prozess wurde deutlich, dass die projektierten Verkehrsmassnahmen ZBBS die Spielräume für die städtebauliche Weiterentwicklung dieses Raumes nicht beeinträchtigen. In den nachfolgenden Kapiteln werden die Aussagen zu den einzelnen Teilräumen konkretisiert.

### 6.1 Schanzenstrasse Süd/Nord

Das Projekt Zukunft Bahnhof Bern Stadt (ZBBS) ist in diesem Bereich aus Sicht Verkehr grundsätzlich aufwärtskompatibel.

Die im ZBBS geplanten Haltekanten der Haltestelle Schanzenstrasse, sind in der Lage kompatibel für allfällige zukünftige Tramachsen in die Länggasse. Kritisch kann hier die stadtauswärtsführende Achse werden. Diese kann nicht weiter in Richtung Osten geschoben werden, da sonst ein Konflikt mit der südwestlichen Ecke des Bubenbergzentrums entsteht.

### 6.2 Laupenstrasse

Das Projekt Zukunft Bahnhof Bern Stadt (ZBBS) ist in diesem Bereich aus Sicht Verkehr grundsätzlich aufwärtskompatibel.

Die im Rahmen der vorliegenden Planungsphase 1.1 untersuchten Varianten finden innerhalb der im ZBBS projektierten Strassenränder Platz und die Gleistrasierung kann im Bubenbergplatz an die Gleislage SRBB angeschlossen werden.

Da von einer 100%-Reduktion des MIV im Raum Bahnhof zwischen Schanzenstrasse und Speichergasse ausgegangen wird, sind Anpassungen am Spurlayout und an der Lichtsignalanlage notwendig. Diese halten sich aber aus aktueller Einschätzung im Rahmen.

#### Gestaltung

Der ZBBS-Baustein 1 sieht keine beidseitige Bepflanzung entlang der Laupenstrasse vor. Weil die verkehrliche Situation noch nicht dem Zukunftsbild entspricht, ist dies zu diesem Zeitpunkt auch noch nicht möglich. Jedoch verbaut man sich in Bezug auf die Aufwärtskompatibilität mit der Ausführung des Bausteins 1 keine Optionen. Der Baustein sieht nur partiell leichte Anpassungen der Strassenränder vor und Änderungen des Verkehrslayouts innerhalb des Strassenraums. Daher ist die allfällige Wertvernichtung für die Transformation hin zum Zielbild nur sehr gering. Vier neue Bäume vor dem Suva-Gebäude kompensieren die Fällung von drei Bäumen vor dem Kino Bubenberg. Dies wird positiv beurteilt.

Im Projekt ZBBS werden in der Laupenstrasse praktisch nur hochliegende Werkleitungen wie Kommunikation, Lichtsignalanlage und Elektro in den Randbereichen der heutigen Gehwege neu erstellt oder umgelegt. Lediglich einzelne Einlaufschächte der Strassenentwässerung müssen neu an die Hauptkanalisation angeschlossen werden. An den grossen Werkleitungsbauten wie dem Fernwärme Kanal und der Inselleitung der Kanalisation werden keine Arbeiten vorgenommen. Es werden somit keine grossen Investitionen im Werkleitungsbereich vorgenommen und daher kann die Wertvernichtung bei einer späteren Umgestal-

tung im Rahmen gehalten werden.

### 6.3 Hirschengraben

Das Projekt Zukunft Bahnhof Bern Stadt (ZBBS) ist in diesem Bereich aus Sicht Verkehr grundsätzlich aufwärtskompatibel.

Die Phase 1.1 hat im Bereich Hirschengraben die Gleistrassierung und die Busführung aus dem Projekt ZBBS übernommen. Eine Differenz bildet lediglich der Rückbau der Dienstgleisverbindung Tram im Hirschengraben, die aber keinen Einfluss auf die Aufwärtskompatibilität zeigt.

Im Knoten Hirschengraben Süd wird in der Studie SRBB eine neue Tramgleisverbindung zwischen der Bundegasse in die Monbijoustrasse stadtauswärts notwendig. Diese ist lagemässig aufwärtskompatibel, muss aber in der weiteren Bearbeitung im Detail auf die vertikale Trassierung überprüft werden.

#### Gestaltung

In gestalterischer Hinsicht ist vor allem die Materialisierung des Bodenbelages ein kritischer bzw. entscheidender Aspekt. Der Fahrbahnbereich ist als Pflästerung mit Bindersteinen zu erstellen, um die Kompatibilität zum übrigen Zielbild der Stadt Bern zu gewährleisten. Auch der Umgang mit den seitlichen Fussgängerbereichen, welche als bituminöser Belag erstellt wird, entspricht dem übergeordneten Grundprinzip. Jedoch ist die Grundkonzeption der Materialisierung der Bodenbeläge noch zu konsolidieren, da in den verschiedenen Gremien unterschiedliche Vorstellungen diesbezüglich existieren.

Ein weiter Aspekt in Bezug der Aufwärtskompatibilität ist die zukünftig angedachte Gleisverschiebung in südlicher Richtung im Bereich des Bubenbergplatzes, sodass die Breite Mitte realisiert werden kann und das Bubenberg-Denkmal wieder an seinen ursprünglichen Standort versetzt werden kann.

Diese Verschiebung hat zur Folge, dass ein engerer Kurvenradius im nördlichen Bereich des Hirschengrabens erstellt werden muss. Diese Änderung hat jedoch keinen Einfluss auf die Grundgeometrie des Mittelbereiches oder auf die Positionierung von geplanten Bepflanzungen. Einzig untergeordnete, neuerstellte Randsteine müssten angepasst werden.

Im Bereich des Hirschengrabens soll in einer weiteren Phase eine Testfläche in Natursteinpflästerung erstellt werden, um zu prüfen, ob der Systemaufbau den ausserordentlich hohen Belastungen von Bus- und Trambetrieb überhaupt standhalten kann. Der Test kann auf den ganzen Raum Hirschengraben ausgeweitet werden, um den Tramschinneneinbau zu überprüfen.

Wichtig ist es die Beschaffenheit des Unterbaus so zu wählen, dass eine künftige Pflästerung ohne grosse Materialvernichtung möglich ist. Das Tiefbauamt wird deshalb sicherstellen, dass der Strassenaufbau im betroffenen Perimeter so umgesetzt wird, dass er eine Oberflächengestaltung mit oder ohne Pflästerung zulässt und bei einem allfälligen späteren Einbau einer flächendeckenden Pflästerung über das ganze Bahnhofgebiet im Raum Hirschengraben keine grosse Wertvernichtung entsteht.

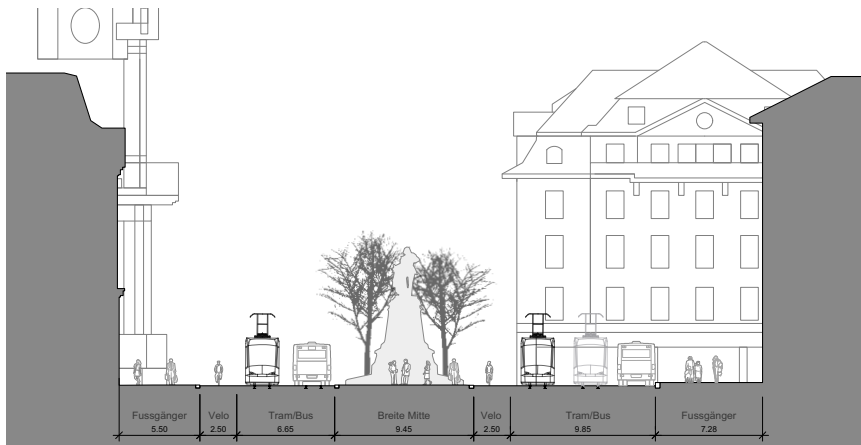
Die Velostation Hirschengraben wurde in dieser Phase 1.1 nicht nochmals diskutiert. Im Verfahren wurde festgelegt, einzig auf die Beschlüsse und Empfehlungen aus dem Workshopverfahren Hirschengraben aus dem Jahr 2018 sowie auf das Gutachten der EKD hinzuweisen. Als Grundlage für die weitere Diskussion wird seitens TVS ein Gesamtkonzept zu den Veloabstellanlagen im Raum Bahnhof Bern erarbeitet. Dieses ist in Arbeit und liegt zurzeit noch nicht vor.

## 6.4 Bubenbergplatz

Das Projekt Zukunft Bahnhof Bern Stadt (ZBBS) ist in diesem Bereich aus Sicht Verkehr grundsätzlich aufwärtskompatibel.

Die erarbeitete Verkehrsvariante zeigt für die Tramachse Süd, die maximal in Richtung Süden verschobene Lage. Diese ist mit dem aktuellen Projekt ZBBS aufwärtskompatibel. Einzig der direkt anliegende Strassenabschluss im Hirschengraben Nord muss leicht angepasst werden.

Damit das Denkmal an seinen ursprünglichen Standort versetzt werden kann, muss dafür Platz für eine Innenfläche geschaffen werden. Dies hat eine Gleis-



verschiebung in südlicher Richtung zur Folge und bedingt Anpassungen an den Strassenrändern und der Fahrleistung gemäss Projekt ZBBS auf dem Bubenbergplatz. Die entsprechende Wertvernichtung hält sich aber in Grenzen.

### Gestaltung

Da der ZBBS-Baustein auf dem Bubenbergplatz ausschliesslich Änderungen im Verkehrslayout vorsieht, werden bezüglich Aufwärtskompatibilität keine möglichen Entwicklungen verbaut oder verunmöglicht. Daher ist der Baustein Bubenbergplatz in Bezug auf gestalterische Aspekte als unproblematisch einzustufen.

## 6.5 Bollwerk

**Teilgebiet wird in einer weiteren Phase beschrieben und illustriert**

## **07 Weiteres Vorgehen und Prüfaufträge**

Das Kapitel 7.1 enthält die aus der Analysephase und den im Beurteilungsgremium geführten Diskussionen abgeleiteten Empfehlungen (im Sinne von Stossrichtungen) und offenen Fragestellungen, die im weiteren Planungsprozess zu klären sein werden. Namentlich die Empfehlung zur Lage des Bubenbergsdenkmals ist bereits im Workshopverfahren zum Hirschengraben 2018 entstanden und direkt übernommen worden.

Das Kapitel 7.2 skizziert kurz die weiteren notwendigen Vertiefungsarbeiten zur Konkretisierung des langfristigen Zielbildes in einem behördenverbindlichen Koordinationsinstrument.

Das Kapitel 7.3 formuliert die Erwartungen des Gemeinderates an den weiteren Planungsprozess. Dabei nimmt der Gemeinderat zum Teil Weichenstellungen vor, die von den Empfehlungen aus Kapitel 7.1 abweichen können. Der Gemeinderat hat seine Empfehlungen an den weiteren Planungsprozess zusammen mit der Kenntnisnahme des vorliegenden Berichts bestätigt.

### **7.1 Empfehlungen und Prüfaufträge für die Phase 1.2**

Im Folgenden werden die formulierten Empfehlungen und Prüfaufträge aus dem Beurteilungsgremium für die weitere Bearbeitung pro Teilraum aufgelistet.

#### Gesamtraum

Folgende Punkte gilt es zu untersuchen/vertiefen:

- Das Verkehrssystem ist auf Konzeptstufe weiter zu bearbeiten. Es soll ein ÖV-Linienkonzept mit ungefährtem Angebot und Haltestellen- und Umsteigekonzept erarbeitet werden (inkl. Wendemöglichkeiten). Auf dieser Basis sollen die Varianten vertieft werden.
- Die Überlegungen zum Fuss- und Veloverkehr sind weiter auszuarbeiten. Die Wunschlinien des Fuss- und Veloverkehrs sind aufzuzeigen.
- Ebenso sollen die Bereiche mit Aufenthaltsqualität ausgewiesen werden.
- Ein Nutzungskonzept für den gesamten Raum ist zu erstellen.
- Die Materialisierung der Strassen- und Gehwegbereiche ist weiter zu vertiefen in Bezug auf Einbettung in den UNESCO-Perimeter und eine zeitgemäße Interpretation und auf NutzerInnengerechtigkeit.

#### Hirschengraben

Haltung und Empfehlung Beurteilungsgremium:

- Die Passage ist in der geplanten Form mit den entworfenen Zielbildern kompatibel.
- Der Strassenbereich im Raum Hirschengraben soll gepflästert werden. Hierfür muss die technische Machbarkeit (Pilot) nachgewiesen werden. Ist diese nicht rechtzeitig nachweisbar, wird ein Provisorium mit Schwarzbelag geplant. Das Provisorium muss aufwärtskompatibel sein, später eine Pflästerung ermöglichen und im weiteren Prozess als Provisorium gekennzeichnet werden.
- Die Haltungen zur Velostation haben sich seit dem Workshopverfahren Hirschengraben nicht verändert.

Folgende Punkte gilt es zu untersuchen:

- Durchgangsräume, Machbarkeit Pflasterstein für Rollstühle etc.
- Integration ins UNESCO-Konzept
- Technische Machbarkeit Geleise mit Pflasterstein (Pilot)



### Bubenbergplatz

Haltung und Empfehlung Beurteilungsgremium:

- Die Teilnehmenden sind sich einig, dass die breite Mitte durch die Platzierung der Statue Adrian von Bubenberg bedingt ist und dieser Entscheid nicht nochmals infrage gestellt wird.

Folgende Punkte gilt es zu untersuchen:

- Die Querbeziehungen für den Fuss- und Veloverkehr sind aufzuzeigen. Allenfalls sind Rückschlüsse auf die räumliche Ausgestaltung zu ziehen.
- Die Anzahl und Lage der Verbindungen zwischen den Tramachsen auf dem Bubenbergplatz sind zu erarbeiten.

### Bahnhofplatz

Folgende Punkte gilt es zu untersuchen:

- Nutzerqualitäten auf dem Bahnhofplatz
- Fuss- und Velobeziehungen, Querungsmöglichkeiten, Witterungsschutz
- Setzung und Dimension der Gebäude
- Haltestellenanordnung

### Bollwerk

Folgende Punkte gilt es zu untersuchen:

- Haltestelle am Bollwerk: Betrieblicher Nutzen, strategische Positionierung seitens Stadt ist zu klären, Mecano für weiteres Vorgehen definieren
- Arkade oder Fassade im Bollwerk
- Gebäudetypus und -volumen bzw. nur Sockelgeschoss
- Für weitere Vertiefungen sind die SBB miteinzubeziehen.

### Grosse Schanze / Bahnhofplattform

Folgende Punkte gilt es zu untersuchen:

- Für weitere Vertiefungen sind die SBB und ebenfalls die Post Immobilien miteinzubeziehen.
- Ist zusätzliche Gleisüberbauung möglich und sinnvoll?

### Laupenstrasse

Haltung und Empfehlung Beurteilungsgremium:

- Die geplanten Umbauten im Rahmen ZBBS sind mit dem langfristigen Zielbild aufwärtskompatibel.

Folgende Punkte gilt es zu untersuchen:

- Machbarkeit Haltestellen Tram, Bus und Postauto mit geplanter Allee ist zu überprüfen (inkl. Veloführung).
- Wie könnte ein dritter Ausgang aus dem Bahnhof in die Laupenstrasse aussehen?
- Meccano zur Umsetzung des Zielbildes ist zu entwerfen.

## **7.2      **Ausblick und Termine Phase 1.2****

Der Planungsprozess Stadtraum Bahnhof – langfristiges Zielbild soll aufzeigen welche Szenarien und Zielbilder im Stadtraum Bahnhof möglich sind und wie dieser Zielzustand zu erreichen ist. Ein erster Zwischenschritt konnte mit dem Entwerfen möglicher Zielbilder und dem Aufzeigen der Aufwärtskompatibilität der Bausteine ZBBS mit diesen erreicht werden. In der kommenden Phase 1.2 werden die aufgeworfenen Fragen und Prüfaufträge weiter vertieft. Namentlich gilt es die entworfenen Szenarien, wo nötig, in den verschiedenen Teilräumen des Stadtraum Bahnhof auf ihre verkehrstechnische, städtebauliche und gestalterische Machbarkeit sowie auf die Kohärenz mit der Nutzungskonzeption hin zu prüfen. Das bereits laufende Workshopverfahren wird daher auch in der Phase 1.2 in geeigneter Form weitergeführt werden. Die Festschreibung der Resultate erfolgt in einem Nutzungs- und Entwicklungskonzept (NEK) als behördenverbindliches Koordinationsinstrument.

### 7.3 Erwartungen des Gemeinderates

Der Gemeinderat hat die Arbeiten und den Bericht zum Planungsprozess Stadtraum Bahnhof mit Dank zur Kenntnis genommen. Der Bericht zur Phase 1.1 enthält erste wichtige Analysen und Anregungen für die künftige Gestaltung und Nutzung des für Bern zentralen Stadtraums rund um den Bahnhof. Die im Bericht formulierten Empfehlungen (Ziff. 7.1) teilt der Gemeinderat nicht in allen Teilen und zu einzelnen Punkten hat er in der Zwischenzeit anderslautende Klärungen vorgenommen und Beschlüsse gefasst. Er hat deshalb nachfolgend seine Erwartungen für die weiteren Arbeiten am Stadtraum Bahnhof definiert. Sie dienen als Richtschnur im weiteren Prozess.

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

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

Die weiteren Arbeiten sind auf diese Erwartungen auszurichten.

## **IMPRESSUM**

### **Herausgeberin**

Stadtplanungsamt Bern

### **Inhalte und Bearbeitung**

Bereich Freiraum

### **Fachunterstützung**

Aebi&Vincent Architekten SIA AG

Roduner BSB+Partner AG

Maurus Schifferli Landschaftsarchitekten AG

Das Veröffentlichen von Text und Bildmaterial, auch auszugsweise, darf nur in Absprache mit der Herausgeberin erfolgen.

Ergänzte Fassung vom 11. Februar 2021

## **Kontakt / Bezugsadresse**

### **Stadt Bern**

Stadtplanungsamt  
Zieglerstrasse 62  
Postfach 3001 Bern

Telefon 031 321 70 10  
stadtplanungsamt@bern.ch  
www.bern.ch/stadtplanungh

Schutzgebühr 25 Fr.