



Beilage Nr. UeO-3

# ZBB Stadt Bern Verkehrsmassnahmen

## Baustein 1-4

# Überbauungsordnung

## Erläuterungsbericht

Orientierender Inhalt

## **Impressum**

Erstelldatum	11. Februar 2020
Änderungsdatum	5. April 2023
Autor/in	Tiefbauamt Stadt Bern, Kontur Projektmanagement AG
Auftragsnummer	114000
Seitenanzahl	30 inkl. Deckblatt

© Tiefbauamt Stadt Bern

## Glossar

### Ämter / Kommissionen

AGR	Amt für Gemeinden und Raumordnung
AÖV	Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, Kanton Bern
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BAV	Bundesamt für Verkehr
DPF	Denkmalpflege Bern
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

### Projektpartner

RBS	Regionalverkehr Bern-Solothurn
SBB	Schweizerische Bundesbahnen

### Verkehr

MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr

### Übergeordnet

BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
PU	Personenunterführung
ÜO / UeO	Überbauungsordnung
ZPP	Zone mit Planungspflicht / Zonenplan
ZBB	Zukunft Bahnhof Bern
ZBBS	Zukunft Bahnhof Bern, Massnahmen Stadt Bern

## Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage.....	5
1.1	Anlass und Handlungsbedarf.....	5
1.2	Planungsgebiet .....	6
1.3	Planungsorganisation .....	7
2	Planungsziele und Instrumente.....	8
2.1	Planungsziele.....	8
2.2	Planungsverfahren und -gegenstand .....	8
2.3	Planungsprozess .....	10
2.3.1	Verkehrsstudien .....	10
2.3.2	Weitere Grundlagen, Studien und Gutachten.....	10
2.3.3	Erarbeitung Bauprojekt «Bau- und Verkehrsmassnahmen ZBBS».....	11
2.3.4	Umgestaltung Hirschengraben, Qualitätssicherung .....	11
2.3.5	Würdigung der Gutachten, Interessenabwägung .....	12
3	Projekt Verkehrsmassnahmen ZBBS.....	15
3.1	Baustein 1 und 4: Neue Verkehrsorganisation im Umfeld Zugang Bubenbergplatz und im Umfeld Zugang Länggasse.....	15
3.1.1	Übersicht.....	15
3.1.2	Umfeld Zugang Bubenberg.....	15
3.1.3	Umfeld Zugang Länggasse.....	17
3.2	Baustein 2: Personenpassage und Umgestaltung Hirschengraben.....	17
3.2.1	Personenpassage Hirschengraben .....	18
3.2.2	Umgestaltung Hirschengraben .....	19
3.3	Baustein 3b: Umfeld Henkerbrünnli/Bollwerk .....	22
3.4	Weitere Massnahmen und Bausteine (orientierend) .....	23
3.4.1	Baustein 3a: Verkehrslenkung, Verkehrsmanagement .....	23
3.4.2	Autofreier Bahnhofplatz .....	25
3.4.3	Bauphasenplanung.....	26
4	Überbauungsordnung .....	27
4.1	Allgemeine Bemerkungen.....	27
4.2	Erläuterungen zu den Überbauungsvorschriften .....	27
4.3	Auswirkungen auf Raum und Umwelt (Umweltverträglichkeitsbericht) .....	28
5	Planerlassverfahren .....	29
5.1	Planerlassverfahren .....	29
5.2	Kantonale Vorprüfung.....	29
5.3	Öffentliche Auflage und Beschlussfassung .....	30

# 1 Ausgangslage

## 1.1 Anlass und Handlungsbedarf

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 (RBS-Tiefbahnhof). Die SBB erweitert die Unterführungen und realisiert neue Bahnhofzugänge beim Bubenbergplatz (Zugang Bubenberg) und im Bereich Grosse Schanze/Schanzenbrücke (Zugang Länggasse; zusammen «SBB Ausbau Publikumsanlage Bern»). Die Projekte des RBS und der SBB sind bewilligt und finanziert, mit den Bauarbeiten wurde bereits begonnen. Es ist vorgesehen, die neuen Anlagen voraussichtlich ab 2028 fortlaufend in Betrieb zu nehmen. Der neue Zugang Bubenberg 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%. Die Fussverkehrserhebung im März 2023 stützen die Prognose. Trotz der Pandemie wurde eine Erhöhung des Fussverkehrsaufkommens im Bereich Bubenbergplatz gegenüber 2016 von rund 15 – 20% ermittelt, was auf eine generelle Erhöhung des Fahrgastaufkommens am Bahnhof Bern hindeutet.

Um diese stark wachsenden Passantenströme – welche schwergewichtig auch über den neuen Zugang Bubenberg abgewickelt werden – rasch und sicher zu- und wegführen zu können, will und muss die Stadt Bern im unmittelbaren Umfeld des Zugangs Bubenberg den Verkehr neu organisieren und den Stadtraum aufwerten. Wichtiger Bestandteil ist eine neue unterirdische Personenpassage, welche den neuen Zugang Bubenberg 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 (künftig «Verkehrsmassnahmen ZBBS») sind Teil des Gesamtprojekts ZBB. Es ist vorgesehen, diese abgestimmt auf die Projekte SBB Ausbau Publikumsanlage Bern und RBS-Tiefbahnhof bis 2030 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.

## 1.2 Planungsgebiet

Das Planungsgebiet liegt zwischen dem Eilgutareal und dem Bahnhof Bern und erstreckt sich bis zur Länggasse und dem Inselplatz. Der Wirkungsbereich der Verkehrsmassnahmen ZBBS beinhaltet den Bubenbergplatz, die Schanzenstrasse, Teile der Stadtbachstrasse, Laupenstrasse und Hirschengraben, wie auch im Umfeld Henkerbrännli Teile der Neubrücke, Bollwerk, Hodlerstrasse und Schützenmattstrasse.

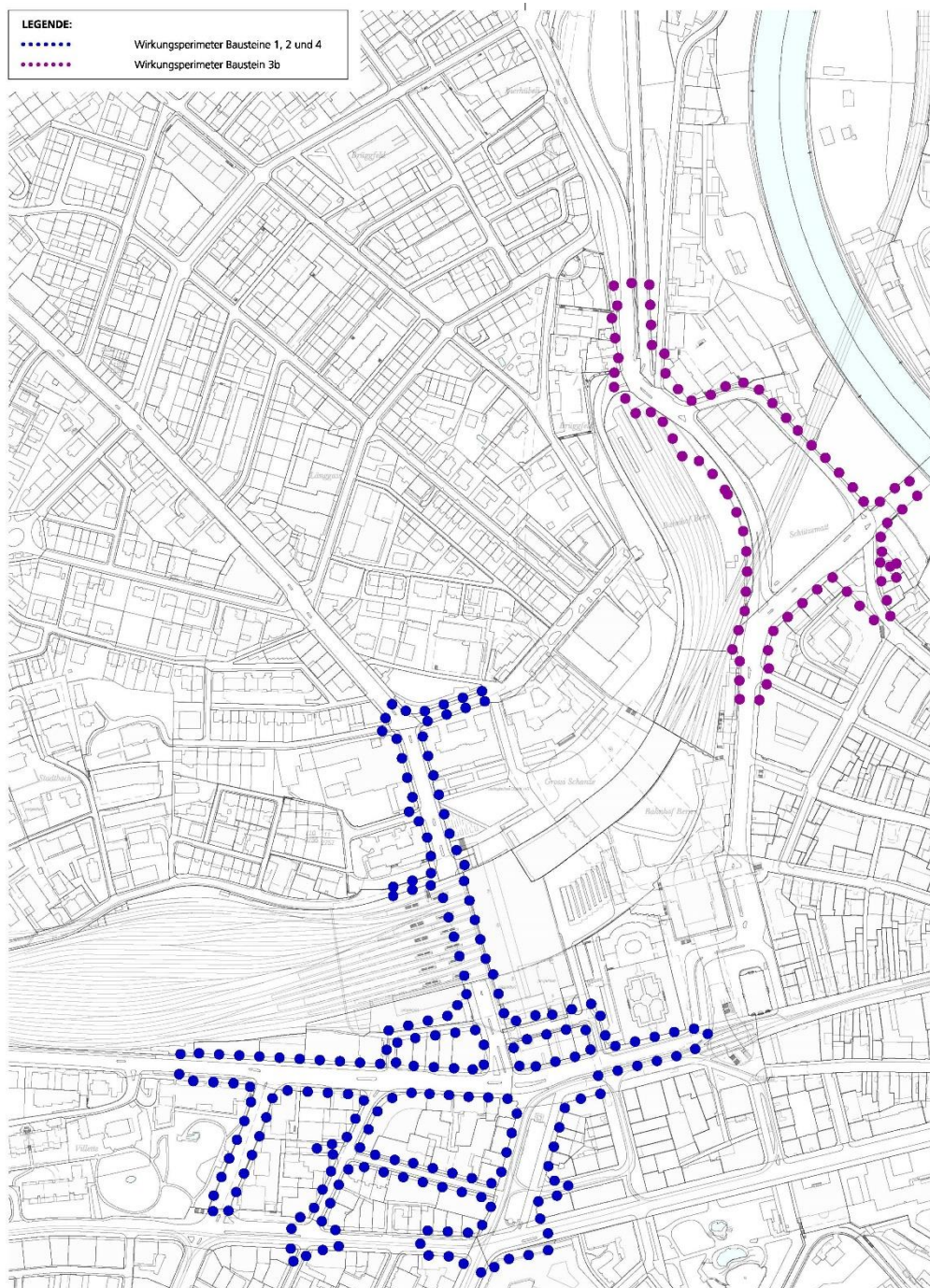


Abb. Nr. 1: Übersicht Planungsgebiet

Grossmehrheitlich sind von den Massnahmen nur Parzellen im Eigentum der Stadt Bern betroffen. Wo privates Eigentum betroffen ist, werden Gespräche mit den Eigentümerinnen gesucht. Nach

Möglichkeit werden Vereinbarungen abgeschlossen und mit den Landerwerbsplänen die Voraussetzungen für einen allenfalls notwendig werdenden zwangsweisen Landerwerb geschaffen. Wo keine Einigung möglich ist, bleibt eine Enteignung gestützt auf die Landerwerbspläne vorbehalten.

### 1.3 Planungsorganisation

Der Gemeinderat hat das Tiefbauamt der Stadt Bern am 11. September 2013 mit der Gesamtkoordination der verschiedenen im Perimeter der Verkehrsachse Bahnhof Bern geplanten Vorhaben sowie der Erarbeitung von Verkehrsmassnahmen im Zusammenhang / aufgrund des Vorhabens ZBB beauftragt. Um die Koordination der zahlreichen Vorhaben im und um den Bahnhof zu erleichtern, hat der Gemeinderat die Stadtorganisation ZBB angepasst.

Die Stadt Bern hat in einer übergeordneten Projektorganisation unter der Federführung des Tiefbauamts die Verkehrsmassnahmen (inkl. flankierende Massnahmen), den Zugang Bubenberg sowie weitere Projekte der Stadt Bern (siehe nachfolgend) im Perimeter koordiniert, um eine wirtschaftliche, qualitativ hochwertige und terminlich optimale Umsetzung zu garantieren. In einem direkten Zusammenhang mit den Hauptprojekten (ZBB übergeordnet – SBB Ausbau Publikumsanlage Bern inkl. Zugang Bubenberg und RBS-Tiefbahnhof) stehen diverse Parallel- und Drittprojekte (Projekte der Stadt Bern und externe Drittprojekte) welche in die Koordination einbezogen wurden.

An der Gesamtkoordination ZBBS sind folgende Stadtstellen und Partner beteiligt:

#### **Bauherren / Planungspartner:**

- Tiefbauamt (TAB)
- Fachstelle öffentlicher Verkehr (FöV)
- Verkehrsplanung (VP)
- Stadtplanungsamt (SPA)
- Stadtgrün Bern (SGB)
- Immobilien Stadt Bern (ISB)
- Hochbau Stadt Bern (HSB)
- Denkmalpflege Bern (DPF)
- BERNMOBIL
- ewb

#### **Weitere Partner:**

- Kanton Bern vertreten durch das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV)
- Bundesamt für Verkehr (BAV)
- SBB
- RBS
- BLS
- Burgergemeinde Bern
- Quartiervertretungen (QM 3, QLä)
- Interessenorganisationen



## 2 Planungsziele und Instrumente

### 2.1 Planungsziele

Durch die Erweiterungen des Bahnhofs Bern werden die Personenströme zunehmen und die Anforderungen an angrenzende Strassen und Plätze grundlegend geändert. Mit dem Ziel das ÖV-Angebot zu optimieren und das Platzangebot für Fuss- und Veloverkehr zu erweitern sind geeignete Verkehrsmassnahmen im Umfeld des Bahnhofs Bern zu planen und umzusetzen. Aufgrund dessen soll eine neue Personenpassage, die vom Hirschengraben zum Bubenbergzentrum führt, erstellt werden. Des Weiteren soll der Verkehrsstrom, welcher momentan in Richtung Bahnhof verläuft, frühzeitig umgeleitet werden. Dafür sind Verkehrsmassnahmen im Umfeld Bubenbergplatz, Henkerbrännli und Zugang Länggasse sowie Anpassungen an Lichtsignalanlagen und flankierende Massnahmen im weiteren Bahnhofumfeld vorgesehen. Mithilfe der neuen Verkehrslenkung soll die Ver- und Entsorgung des gesamten Bahnhofumfelds mit und von Gütern und Dienstleistungen vollumfänglich gewährleistet bleiben. Die für den Wirtschaftsverkehr wichtige Achse Laupenstrasse – Bahnhofplatz bleibt daher weiterhin für beide Fahrtrichtungen offen.

Ziel ist es, nach Genehmigung der Überbauungsordnung mit der Realisierung zu starten und abgestimmt auf die Projekte «SBB Ausbau Publikumsanlage Bern» und «RBS-Tiefbahnhof» umzusetzen, um den verkehrstechnischen Anschluss an den erweiterten Bahnhof Bern sicherstellen zu können. Gegenwärtig wird von einer Baudauer von rund 5 Jahren ausgegangen. Infolge der schwer abschätzbaren Dauer des Genehmigungsprozesses wird gegenwärtig auf die Kommunikation eines konkreten Startzeitpunkts der Bautätigkeiten verzichtet.

### 2.2 Planungsverfahren und -gegenstand

Die Verkehrsmassnahmen ZBBS werden, soweit sie Neubau und Änderung von Strassen bzw. des Verkehrsraums (Strassenbauprojekt) betreffen, mit einer **Überbauungsordnung** nach Art. 43 Abs. 1 SG<sup>1</sup> abschliessend festgelegt (kommunaler Strassenplan). Weitere Bewilligungen, insbesondere Baubewilligungen, sind für die Umsetzung nicht erforderlich. Vorbehalten bleibt die rechtsverbindliche Festsetzung der Massnahmen der Verkehrsführung und der Verkehrssignalisation, welche gemäss Art. 88 Abs. 2 BauG<sup>2</sup> nach Strassenverkehrsrecht zu erfolgen hat. Zur Überbauungsordnung gehören auch die Überbauungsvorschriften. Diese enthalten insbesondere die für die Anpassungen im Bereich des Hirschengrabens zu beachtenden baulichen und gestalterischen Vorgaben. Weil die Überbauungsordnung Basiserschliessungsstrassen im Sinne von Art.106 Abs. 2 Bst. a BauG mit gewichtigen Zentrumsfunktionen betrifft, ohne dass Art und Mass der im fraglichen Bereich geltenden Nutzungsvorschriften (ZPP Obere Altstadt und ÜO Bogenschützenstrasse) abgeändert werden, fällt die zu erlassende ÜO in die Zuständigkeit des Stadtrats (Art. 66 Abs. 3 BauG i.V. mit Art. 87 Abs. 2 BO<sup>3</sup>).

Die Verkehrsmassnahmen ZBBS sind in verschiedene Bausteine<sup>4</sup> unterteilt. **Gegenstand** der Überbauungsordnung Verkehrsmassnahmen ZBBS (und damit Gegenstand des Strassenbauprojekts) sind die folgenden Bausteine:

<sup>1</sup> Strassengesetz vom 4. Juni 2008, BSG 732.11.

<sup>2</sup> Baugesetz vom 9. Juni 1985; BSG 721.0.

<sup>3</sup> Bauordnung der Stadt Bern vom 24. September 2006; SSSB 721.1.

<sup>4</sup> Die Nummerierung der Bausteine ist im Verlauf der Projektbearbeitung entstanden. Sie wurde in der Vergangenheit in verschiedenen Vorlagen und Publikationen verwendet und der besseren Nachvollziehbarkeit halber unverändert beibehalten.



- a. **Bausteine 1 und 4:** Anpassungen im Umfeld des Zugangs Bubenberg (Bubenbergplatz, Laupenstrasse und Bogenschützenstrasse) und im Umfeld des Zugangs Länggasse an der Schanzenstrasse.
- b. **Baustein 2:** Personenpassage Hirschengraben vom neuen Bahnhofzugang Bubenberg (SBB) unter dem Bubenbergplatz hindurch bis zum Hirschengraben Nord sowie Umgestaltung der Parkanlage Hirschengraben.
- c. **Baustein 3b:** Bauliche und betriebliche Anpassungen im Bereich Henkerbrännli/Bollwerk.

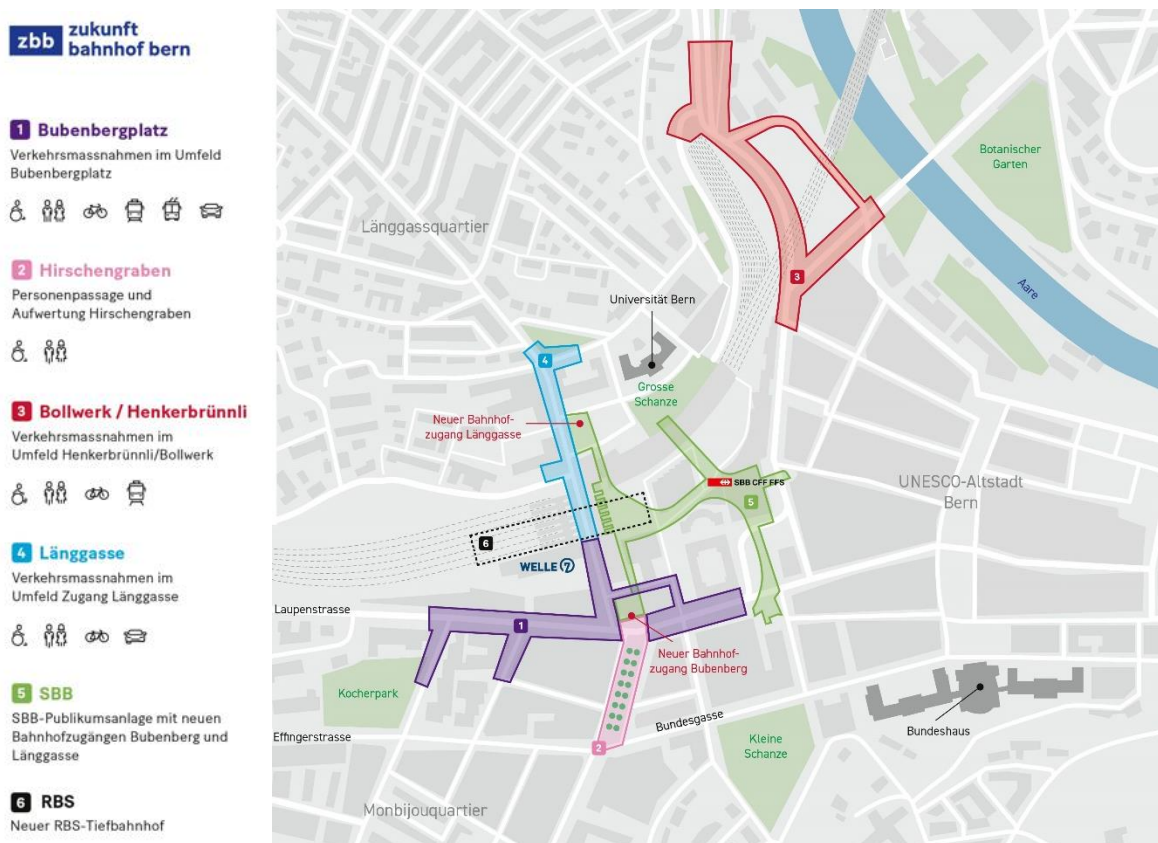


Abb. Nr. 2: Übersicht über die Verkehrsmassnahmen ZBBS. Grün dargestellt sind die Publikumsanlagen SBB (bestehend und neu)

Nicht Gegenstand der Verkehrsmassnahmen ZBBS bildet der Baustein 3a, welcher die allgemeine Verkehrlenkung, das Verkehrsmanagement sowie flankierende Verkehrsmassnahmen im Länggassquartier umfasst. Dieser bildet Gegenstand eines strassenverkehrsrechtlichen Verfahrens. Ebenfalls nicht Gegenstand der Verkehrsmassnahmen ZBBS, sondern der eines strassenverkehrsrechtlichen Verfahrens, bildet die Strassensignalisation aller Bausteine (Art. 88 Abs. 2 BauG).

## 2.3 Planungsprozess

### 2.3.1 Verkehrsstudien

Zur Definition der notwendigen Verkehrsmassnahmen im Raum Bahnhof Bern im Zusammenhang mit dem Ausbau des Bahnhofs Bern (ZBB) hat die Stadt zwei Verkehrsstudien erarbeitet: Verkehrslenkung- und Verkehrsmanagement in der Innenstadt Bern (2014) und Verkehrsreduktion Innenstadt (2015). Daraus wurden die vier oben erwähnten Bausteine abgeleitet und definiert. Die Planungen sind mit den übergeordneten Grundlagen (STEK 2016) und Rahmenbedingungen sowie politischen Vorgaben abgestimmt und kompatibel. Nebst der Abstimmung innerhalb der Organisation ZBBS und der übergeordneten Organisation ZBB wurden die Zwischenstände der Planung regelmässig der Begleitgruppe ZBBS vorgestellt.

### 2.3.2 Weitere Grundlagen, Studien und Gutachten

Zur Erarbeitung des Projekts wurden verschiedene Studien, Berichte und Gutachten erstellt bzw. eingeholt:

- Metron Bern AG, Studie Verkehrslenkung und Verkehrsmanagement Innenstadt (VVI), 23. Oktober 2014
- Metron Bern AG, Studie Verkehrsreduktion und Verkehrsmanagement Innenstadt (VRI), 23. Oktober 2015
- Metron Bern AG, Synthesebericht Verkehrsreduktion und Verkehrsmanagement Innenstadt (VRI), 23. Oktober 2015
- Basler&Hofmann AG, BGK Verkehrssituation im Umfeld des künftigen Zugangs Bubenberg, 15. November 2013
- Basler&Hofmann AG, PU Hirschengraben, Studie Bautechnische Machbarkeit, 25. Juli 2014
- B+S AG / extra Landschaftsarchitekten AG, Testplanung Velooptimierung, 26. August 2015
- Kontextplan AG, Übergeordnetes Nutzungskonzept, 30. November 2015
- EKD, Gutachten vom 27. September 2018
- Aebi & Vincent / w+s Landschaftsarchitekten AG / Metron Bern AG, Schlussbericht Verfahren Personenunterführung Hirschengraben vom 22. August 2016
- Kontextplan AG, Synthesebericht Entflechtung Hirschengraben, März 2018
- Kontextplan AG, Passage Hirschengraben, 13. Juni 2018
- Kontextplan AG, Kurzbericht Aufwärtskompatibilität ZBBS nach 2025, 20. Dezember 2018
- Tiefbauamt Stadt Bern, Gestaltung Hirschengraben Schlussbericht Workshopverfahren vom 19. Dezember 2018
- Emch+Berger Verkehrsplanung AG, Bubenbergplatz / Hirschengraben Personenhydraulische Untersuchung, Dezember 2019
- Tiefbauamt Stadt Bern, Mitwirkungsossier Mai 2019 / Mitwirkungsbericht vom 30. April 2020
- Schlussbericht Planungsprozess Stadtraum Bahnhof Bern – Aufwärtskompatibilität Bausteine ZBBS vom 11. Februar 2021
- EKD, Stellungnahme vom 27. September 2021
- Baumkompetenz AG, Baumgutachten Hirschengraben, 29. April 2022
- Amt für Kultur, Kanton Bern, Archäologisches Gutachten, 5. Juli 2022
- SMS Landschaftsarchitektur / Stoffler Mennel Saur, Gartendenkmalpflegerisches Gutachten, Oktober 2022

### **2.3.3 Erarbeitung Bauprojekt «Bau- und Verkehrsmassnahmen ZBBS»**

Die Vorprojekte zu den Verkehrsmassnahmen ZBBS wurden im Jahr 2018 erarbeitet, liegen abgeschlossen vor und bildeten Gegenstand der öffentlichen Mitwirkung vom 19. Februar bis 5. April 2019.

Die Bauprojekte wurden auf der Basis der Vorprojekte und unter Berücksichtigung der Eingaben aus der Mitwirkung bis im Dezember 2019 erarbeitet. Bis im Februar 2020 wurden die Projektkosten evaluiert. Der Mitwirkungsbericht wurde am 6. Mai 2020 durch den Gemeinderat zur Kenntnis genommen und anschliessend veröffentlicht. Im Mai 2020 wurde das Dossier dem Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) zur Vorprüfung eingereicht. Gestützt auf den Vorprüfungsbericht des AGR vom 10. November 2020 wurde das Projekt überarbeitet. Mit dem Abschluss des Bauprojekts wurde der politische Prozess für den Ausführungskredit vorbereitet. Anlässlich der Volkabstimmung vom 7. März 2021 wurde der Kreditantrag mit einer Mehrheit von 57.67% angenommen. Das bereinigte Dossier wurde in der Folge dem AGR zu einer zweiten Vorprüfung eingereicht.

Im Rahmen seines Vorprüfungsberichts vom 16. Februar 2022 hat das AGR unter Bezugnahme auf das von der Denkmalpflege der Stadt Bern bei der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege (EKD) in Auftrag gegebene Gutachten vom 27. September 2021 Vorbehalte hinsichtlich der vorgesehenen Umgestaltung des Hirschengrabens angebracht und weitere Abklärungen beantragt. In der Folge hat das TAB in Abstimmung mit der EKD bei unabhängigen Experten ein Gutachten zum Baumbestand am Hirschengraben (Baumgutachten der Baumkompetenz AG vom 29. April 2022) sowie ein Gutachten zur gartenpflegerischen Bedeutung des Hirschengrabens (Gartendenkmalpflegerisches Gutachten der Arbeitsgemeinschaft Annemarie Bucher & Johannes Stoffler vom Oktober 2022) eingeholt. Weiter hat das TAB bei der Fachkommission für Archäologie des Kantons Bern ein Gutachten betreffend den Umgang mit dem archäologischen Bestand beim Hirschengraben eingeholt, das am 5. Juli 2022 erstattet wurde. Die städtische Denkmalpflege hat sich am 22. September 2022 zu den Gutachten geäussert.<sup>5</sup>

### **2.3.4 Umgestaltung Hirschengraben, Qualitätssicherung**

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. Das Projekt für die Personengänge Hirschengraben (Baustein 2) wurde deshalb in mehreren Etappen in einem qualitätssichernden Verfahren erarbeitet.

#### **2.3.4.1 Qualitätssicherung 2016 – 2018**

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 Denkmalschutz-Experte sowie externe Experten zu Städtebau, Freiraumplanung und Verkehr beigezogen. Im Verlauf der Projektierung fanden in dieser Zusammensetzung mehrere Workshops statt, an denen auch die Bürgergemeinde Bern und die SBB Immobilien AG als Partnerinnen teilnahmen. Die Resultate aus den Workshopverfahren 2016 – 2018 wurden in das Projekt eingearbeitet und im Schlussbericht Gestaltung Hirschengraben Workshopverfahren vom 19. Dezember 2018 festgehalten.

---

<sup>5</sup> Das Gartendenkmalpflegerische Gutachten lag zu jenem Zeitpunkt als Entwurf vor.

### **2.3.4.2 Qualitätssicherung 2019 – 2020**

In einem zweiteiligen Workshopverfahren 2019 – 2020 wurden die Gestaltungsgrundsätze für den Hirschengraben zur Passage und dem Standort des Bubenbergsdenkmals (2018) im Prozess «Stadt-raum Bahnhof» (2019; siehe Kapitel 2.3.1 f.) definiert und in der Folge detailliert ausgearbeitet. Im Expertenteam «Pflästerung» wurde die technische Umsetzung der konzeptionellen Themen bzgl. Pflästerung und im Expertenteam «Gestaltung» wurde die Qualitätssicherung hinsichtlich Gestaltung erarbeitet und sichergestellt. Die Resultate aus den Workshops wurden in das Projekt übernommen und im Mai 2020 in die kantonale Vorprüfung gegeben. Die Bereinigung mit der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege (EKD) erfolgte im Jahr 2021. Ein zweites Gutachten der EKD wurde auf der Basis des Bauprojekts Stand November 2020 am 27. September 2021 erstellt.

### **2.3.4.3 Qualitätssicherung 2022 – 2023**

Das Workshopverfahren mit jenen Expertinnen und Experten, welche bereits in vorgängigen qualitätssichernden Verfahren in Zusammenhang mit dem Projekt ZBBS und dem Hirschengraben involviert waren, wurde am 24. November 2022 in Kenntnis der eingeholten Gutachten gestartet und konnte am 27. Februar 2023 abgeschlossen werden. Das Auflageprojekt ist das Resultat dieses qualitätssichernden Verfahrens (siehe Kapitel 3.2). Die Expertengruppe bestätigt in ihrem Schlussbericht vom 22. März 2023, dass das Auflageprojekt den Ergebnissen des Workshops entspricht.

## **2.3.5 Würdigung der Gutachten, Interessenabwägung**

Die vorerwähnten Gutachten und Stellungnahmen stehen in einem komplexen Verhältnis zueinander, setzen unterschiedliche Schwerpunkte und kommen teilweise zu unterschiedlichen Ergebnissen. Zusammengefasst ergibt sich folgendes Bild:

### **2.3.5.1 Gutachten der EKD vom 27. November 2018 und Stellungnahme EKD vom 27. September 2021**

In ihrem auf Ersuchen der städtischen Denkmalpflege erstellten Gutachten vom 27. September 2018, welches sich allerdings nicht auf das im Workshopverfahren erarbeitete Mitwirkungsprojekt, sondern auf ein früheres Projekt mit einer unterirdischen Velostation am Hirschengraben bezieht, beurteilte die EKD die Personenpassage Hirschengraben aus denkmalpflegerischen, archäologischen und ortsbildlichen Überlegungen als schwere Beeinträchtigung des geschützten Hirschengraben-Ensembles. Die Realisierung der Passage im Sinne einer leichten Beeinträchtigung sei für die EKD aber denkbar, wenn die Personenunterführung so angelegt werde, dass die Auswirkungen des Vorhabens auf die archäologischen Bauten und Anlagen minimiert würden. Die Bepflanzung sei zu erhalten; baumpflegerisch notwendige Ersatzbauten seien gemäss dem historischen Bestand vorzunehmen. Das Bubenbergsdenkmal sei in seiner Substanz integral zu erhalten. Sollte eine Beibehaltung des heutigen Standorts nicht möglich sein, sei eine Versetzung entlang der Mittelachse des Hirschengrabens denkbar. Die Bedenken und Hinweise der EKD hinsichtlich der Personenunterführung und der Verschiebung des Bubenbergsdenkmals flossen in die weitere Bearbeitung des Projektes ein.

In ihrer Stellungnahme vom 27. September 2021, welches sich auf das Bauprojekt Stand März 2021 bezieht, anerkannte die EKD, dass durch den Verzicht auf die Velostation und die Anpassung des Aufgangs der Personenunterführung das archäologische Erbe nun weitgehend geschont wird. Ablehnend äusserte sich die EKD hinsichtlich des im damaligen Projektstand vorgesehenen Abbruchs

des Hirschengrabens und einer umfassenden Neugestaltung einschliesslich der Fällung der bestehenden Rosskastanien und einer leicht versetzten Neubepflanzung. Sie beantragte die Einholung eines Baumgutachtens zum Zustand der heutigen Kastanien und die Einholung eines gartendenkmalpflegerischen Gutachtens zum substanziellen und konzeptionellen Schutzwert des Hirschengrabens. Die EKD empfahl im Weiteren, die genaue Lage des Aufgangs der Personenunterführung nach Vorliegen der Gutachten zu überprüfen. Sie bestätigte im Weiteren ihre Haltung, dass eine Verschiebung des Bubenbergsdenkmals auf der Mittelachse bis zur Mitte des Hirschengrabens denkbar sei; wünschbar wäre aber mittelfristig eine Verschiebung des Denkmals an seinen ursprünglichen Standort auf dem Bubenbergplatz.

### **2.3.5.2 Baumgutachten vom 29. April 2022**

In seinem seitens des TAB auf Empfehlung der EKD und des AGR in dessen Vorprüfungsbericht vom 16. Februar 2022 in Auftrag gegebenen Gutachten zum Baumbestand Hirschengraben Bern vom 29. April 2022 kommt der Gutachter Pascal Erni (Baumkompetenz AG) zum Schluss, der bestehende Belag sei beizubehalten. Die Wandkieskofferung zwischen der Mergelschicht und dem Unterboden dürfe keinesfalls entfernt werden, da diese das Wurzelwerk vor weiterer Verdichtung und vor Austrocknung schütze. Angesichts des extrem beanspruchten Standorts, der Vorschädigungen des Baumbestandes und des geplanten Eingriffs seien weitere Krankheiten des geschwächten Rosskastanien-Bestandes nicht auszuschliessen. Mit Ausfällen, insbesondere der älteren Exemplare, sei kurzfristig bis in 10 Jahren zu rechnen. Aufgrund der zu erwartenden Vitalitätsverschlechterung werde sich der Pflegeaufwand zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit erhöhen. Beim Ausfällen von einzelnen Bäumen müssten im Bestand Ersatzbaumpflanzungen vorgenommen werden, wodurch in das Wurzelwerk der verbleibenden Bäume eingegriffen und diese zusätzlich geschwächt würden. Rosskastanien hätten an diesem Standort keine Entwicklungsperspektive und nur eine mittelfristige Lebenserwartung. Empfohlen werde eine langfristige und nachhaltige Lösung mit einer schädlings- und trockenresistenten Baumart, die den herrschenden klimatischen Bedingungen entspreche. Um einen günstigen Klimaeffekt durch hohe Verdunstung und somit eine Abkühlung in der Innenstadt zu erreichen, sei eine Baumart mit möglichst grossen Kronen und somit Blattvolumen zu wählen.

### **2.3.5.3 Gartendenkmalpflegerisches Gutachten vom Oktober 2022**

In ihrem gartendenkmalpflegerischen Gutachten zum Hirschengraben Bern vom Oktober 2022 kommen die Gutachter Annemarie Bucher und Johannes Stoffler zum Schluss, der (damals noch vorgesehene) Abbruch und die Neugestaltung des Hirschengrabens widerspreche den denkmalschutzrechtlichen Erhaltungszielen und sei abzulehnen. In Bezug auf den Aufgang der Personenunterführung regen die Gutachter an, diesen zu verschmälern und möglichst an der Mittelachse des Hirschengrabens auszurichten. Ablehnend äussern sich die Gutachter zur Verschiebung des Bubenbergsdenkmals in die Mitte des Hirschengrabens und regen an, einen neuen Ort für das «explizit nicht ortsspezifisch geschaffene Denkmal» zu finden.

### **2.3.5.4 Stellungnahme der Denkmalpflege der Stadt Bern vom 22. September 2022**

In seiner Stellungnahme vom 22. September 2022 kommt der städtische Denkmalpfleger in Würdigung der vorerwähnten Gutachten zu folgenden Schlüssen: Das Bubenbergsdenkmal weise durchaus einen räumlichen Bezug zum Hirschengraben auf. Es gehöre langfristig wieder an seinen Originalstandort auf dem Bubenbergplatz. Zwischenzeitlich könne es integral (d.h. mitsamt Sockel) auf der

Mittelachse des Hirschengrabens bis maximal in dessen Mitte verschoben werden; eine Beeinträchtigung des Schutzobjektes Hirschengraben sei damit entgegen der Auffassung der Gartendenkmalpflege-Gutachter nicht verbunden. Durch die Platzierung des Gutachtens auf der Mittelachse werde diese vielmehr gestärkt und in Szene gesetzt.

### **2.3.5.5 Interessenabwägung**

Der Gemeinderat hat die Gutachten umfassend gewürdigt, die sich teilweise deckenden, teilweise aber auch widerstreitenden Auffassungen abgewogen und ist im Bestreben einer möglichst umfassenden Berücksichtigung aller Interessen (vgl. Art. 3 RPV<sup>6</sup>) zu folgenden Schlüssen gelangt:

- a. Die bestehenden Bäume sollen möglichst erhalten und die Baumreihen nicht verschoben werden. Die Kastanienbäume werden erst ersetzt, wenn es ihr Gesundheitszustand erfordert; der Ersatz erfolgt einzeln und an gleicher Lage durch eine klimaresistente Baumart.
- b. Der Passagenaufgang wird verschmälert und zentriert. Damit können die vier Bäume, die aufgrund der Bauarbeiten gefällt werden müssen, an gleicher Lage ersetzt werden.
- c. Der Hirschengraben wird nur partiell gepflästert, insbesondere dort, wo es für die Zirkulation der Fussgängerinnen und Fussgänger unabdingbar ist. Bei der Dienstgleisverbindung muss aus technischen Gründen eine befestigte Lösung gewählt werden. Weiterhin temporär in die Mitte des Hirschengrabens verschoben wird das Bubenbergdenkmal. Es wird jedoch eine technische Lösung angestrebt, welche den Untergrund und damit das Wurzelwerk der Bäume möglichst wenig beeinträchtigt. Der definitive Standort des Denkmals wird im Rahmen der Testplanung «Stadtraum Bahnhof Bern» unter Federführung der Präsidialdirektion bestimmt werden.

Die Ergebnisse dieser Interessenabwägung sind in die nun vorliegende Planung eingeflossen.

---

<sup>6</sup> Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000; SR 700.1.

## 3 Projekt Verkehrsmassnahmen ZBBS

Die Projektinhalte der Bausteine wurden bereits im Kapitel 2.2 kurz erläutert. Die einzelnen Bausteine werden in den nachfolgenden Kapiteln näher beschrieben.

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

#### 3.1.1 Übersicht

Bis 2030 realisiert die SBB zwei neue Bahnhofszugänge: zum einen den zweiten Hauptzugang beim heutigen Zentrum Bubenberg am Bubenbergplatz (Inbetriebnahme ab 2028), welcher in der Ausgangslage thematisiert ist. Zum anderen realisiert die SBB zwischen dem PostParc und dem ehemaligen SBB-Hauptsitz den neuen Zugang Länggasse und eine neue Velostation (Inbetriebnahme ab 2030). 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, müssen die Verkehrssituation im Umfeld des Zugangs Bubenberg und des Zugangs Länggasse zwingend angepasst und 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.

#### 3.1.2 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. 3: Visualisierung Bubenbergplatz mit Zugang Bubenberg aus Sicht Hirschengraben Nord © Nightnurse Images Zürich, im Auftrag des Tiefbauamts der Stadt Bern



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

- a. **Vereinfachung des Knotens / Einschränkung der Abbiegebeziehungen (Bestandteil Baustein 3a):** Abbiegeverbote für den MIV von der Laupenstrasse und vom Bubenbergrplatz in die Schanzenstrasse und von der Schanzenstrasse auf den Bubenbergrplatz (siehe Abbildung Nr. 4). 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. 4: Neue Abbiegebeziehungen Laupenstrasse / Bubenbergrplatz / Schanzenstrasse

- b. **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 auch Doppelgelenktrolleybusse eingesetzt werden können.
- c. **Durchgängige Radstreifen / Vergrosserung Velowarteräume:** Auf der Laupenstrasse, dem Bubenbergrplatz und der Schanzenstrasse werden für den Veloverkehr durchgängige und breitere Radstreifen sowie vergrosserte Wartebereiche geschaffen. Zum Beispiel wird im Mittelbereich des Bubenbergrplatzes ein Warteraum für den Veloverkehr zwischen Schwanengasse und Bogenschützenstrasse geschaffen.
- d. **Bogenschützenstrasse:** Das Einbahnregime in der Bogenschützenstrasse wird gegenüber heute gedreht, da ansonsten die Zufahrt mit den Abbiegebeschränkungen am Knoten Bubenbergrplatz und dem temporären Fahrverbot stadteinwärts auf der Schanzenstrasse nicht mehr gewährleistet wäre. Für Personenwagen ist die Zufahrt zur Bogenschützenstrasse über den Bahnhofplatz und die kleine Westtangente (via PostAuto-Plattform) und die Wegfahrt über die Rampe der PostAuto-Plattform Richtung kleine Westtangente möglich. Bezüglich der Nutzung

der PostAuto-Plattform als Erschliessungssachse wurde eine Vereinbarung zwischen Post und Stadt Bern erstellt. Für den Schwerverkehr ist die Zufahrt aufgrund der Höhenbeschränkung der kleinen Westtangente nur via Bahnhofplatz und die Wegfahrt über die Schanzenstrasse vorgesehen.

- e. **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 beide Fahrtrichtungen zugelassen.

### 3.1.3 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 sowie die attraktive Gestaltung des Umfelds des Zugangs Länggasse ist Teil des Projekts der SBB.

## 3.2 Baustein 2: Personenpassage und Umgestaltung Hirschengraben

Der Baustein 2 beinhaltet die Personenpassage unter dem Bubenbergplatz vom Bubenbergzentrum zum Hirschengraben sowie die damit verbundene Umgestaltung des Hirschengrabens.



Abb. Nr. 5: Visualisierung Hirschengraben Nord, Ausgang Personenpassage © Nightnurse Images Zürich, im Auftrag des Tiefbauamts der Stadt Bern

### 3.2.1 Personenpassage Hirschengraben

Bereits heute sind die Fussgängerübergänge beim Bubenbergplatz in Spitzenzeiten (Morgen und Abend) überlastet. Mit der Inbetriebnahme des neuen Bahnhofzugangs Bubenberg 2028 und dem neuen Tiefbahnhof RBS ab 2029 werden die Personenströme im Raum Bubenbergplatz und Hirschengraben sprunghaft ansteigen. Prognosen zufolge ist danach aufgrund weiterer ÖV- und Siedlungsentwicklungen von einer weiteren Zunahme der Personenströme auszugehen. Dieser Trend wird von Fussverkehrszählungen aus dem Jahr 2023 bestätigt, welche trotz der Pandemie eine Zunahme des Fussverkehrs auf dem Bubenbergplatz von 15 bis 20% verglichen mit Erhebungen von 2016 ausweisen.

Rund die Hälfte der Nutzerinnen und Nutzer des Bahnhofs Bern werden den Bahnhof ab 2028/2029 über den neuen Zugang betreten oder verlassen. Gemäss neusten Prognosen werden in der Abendspitze über 13'300 Personen pro Stunde den Bubenbergplatz vor dem Bubenbergzentrum queren. 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 die unterirdische Personenpassage vom Bahnhof zum Hirschengraben verlängert werden. Mit der verlängerten 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 Bubenbergdenkmals und eine Umgestaltung des Hirschengrabens.

Modellberechnungen zeigen, dass ca. 40% der Passantinnen und Passanten die neue Personenpassage nutzen werden. Für die anderen 60% wird der Zebrastreifen vor dem neuen Zugang Bubenberg von heute 14 Meter auf insgesamt 17.50 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 mittelfristig erwartete Zunahme der Passantenströme nach 2028/2029 bewältigen zu können.

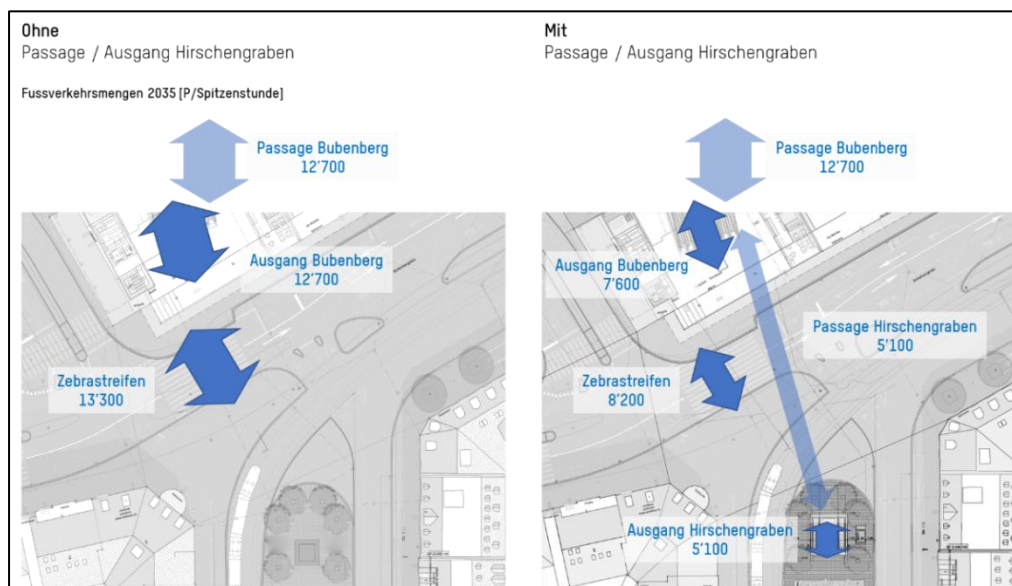


Abb. Nr. 6: Personenströme vor dem neuen Zugang Bubenberg mit und ohne Personenpassage, © Kontextplan AG.





Abb. Nr. 7: Visualisierung Personenpassage, Blick Richtung Hirschengraben © Nightnurse Images Zürich, im Auftrag des Tiefbauamts der Stadt Bern

Die unterirdische Passage verbindet den Hirschengraben mit dem Bubenbergzentrum in eigenständiger Geometrie und Ausdruckskraft durch die Triangulierung von Betonwänden und Betondecke. Die Passage basiert auf einer eigenen Logik und windet sich durch den Boden und umspielt historische Mauern.

Die Passage ist mehr transitorisches Element als Gebäude und setzt sich deshalb bewusst in Form, Materialität und Beleuchtung von der Gestaltung des Bubenbergzentrums und des Bahnhofs ab. Verbindendes Element ist die Dynamik der Gehbewegung und der Boden selbst, der dem vorgesehenen hellen Terrazzo des Bahnhofs entsprechen soll. Eingelegte Messingprofile gliedern den Gehbelag und bilden in technischer Sicht die Bewegungsfugen im Terrazzo. Der Beton der Passage durchbricht den Boden in der Umgebung und bildet einen feinen Sockel für die Überdachung des Aufgangs zum Hirschengraben.

Die Betonoberfläche der Passage soll schalungsglatt sein, so dass die Beleuchtung über die Flächen (Beleuchtungskonzept Passage) möglich wird.

### 3.2.2 Umgestaltung Hirschengraben

Das Auflageprojekt ist das Ergebnis einer umfassenden und gestützt auf die eingeholten Gutachten sorgfältig durchgeführten Interessenabwägung (siehe Kapitel 2.3.5.5).

Der prominente, bereits heute und auch inskünftig stark frequentierte Hirschengraben mit grosser historischer Bedeutung (UNESCO Weltkulturerbe) soll eine würdige und der Anlage gerechten, hochwertige Gestaltung unter Einhaltung der in der Interessenabwägung erkannten Rahmenbedingungen erhalten. Eine in ungebundener Kleinpflasterung gehaltene Umrandung soll die Anlage stärken und gleichzeitig den Anforderungen hinsichtlich Sicherheit und Fussverkehr gerecht werden. Der

Mittelbereich der Anlage soll wie bisher, einzig mit Ausnahme im Bereich der Dienstgleisverbindung, mit einem Mergelbelag versehen werden.

Aufgrund des Aufgangs der neuen Passage im Norden der Anlage wird das Bubenbergsdenkmal in die Mitte der Anlage verschoben. Der Widmannbrunnen im Süden bleibt am gleichen Standort erhalten und bildet zusammen mit dem neuen Aufgang die Kopfelemente der Anlage. Der neue, zentrierte Personenaufgang erhält ein asymmetrisches, gefaltetes Betondach, welches sich zum Platz hin öffnet und eine radiale Bewegung gegen die Laupenstrasse vollzieht.

Auf der westlichen Seite werden im Tramwartebereich neue Wartehäuschen mit zweiseitigen Sitzmöglichkeiten (Richtung Tram oder Richtung Anlage) erstellt, welche eine gestalterische Einheit mit der übrigen Möblierung im Hirschengraben (Aufgang, Lift, Sitzbänke Osten) bildet. Gleichermassen sind im südlichen Bereich der Anlage zweiseitig nutzbare Sitzbänke vorgesehen. Gemäss den Ergebnissen des qualitätssichernden Verfahrens werden für die Möblierung (Sitzbänke, Beleuchtung, Wartehalle Hirschengraben stadtauswärts, Lift, usw.) nicht Standardelemente verwendet, sondern speziell für den historisch bedeutenden Raum Hirschengraben im UNESCO-Perimeter gestaltete Elemente.



Abb. Nr. 8: Visualisierung Umgestaltung Hirschengraben © Nighthurse Images Zürich, im Auftrag des Tiefbauamts der Stadt Bern

Um den Anforderungen hinsichtlich Hindernisfreiheit gerecht zu werden, wird östlich des Aufgangs ein Lift realisiert, welcher direkt in die Passage führt. Die Lage des Lifts und die dazugehörigen Wartezonen sind so angeordnet, dass der Personenfluss nicht gestört wird. Der gesamte Hirschengraben wird von Velos befreit, wodurch der Raum aufgewertet und sichergestellt wird, dass genügend Zirkulations- und Flanierfläche besteht. Der Bereich des Hirschengrabens wird hinsichtlich der Verkehrsführungen für den öffentlichen Verkehr, den Langsamverkehr und den motorisierten Individualverkehr grundsätzlich nicht gross verändert. Hingegen werden Optimierungen für den Langsamverkehr vorgenommen und die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs niveaugleich ausgeführt. Nutzungen des Hirschengrabens z.B. für Aussenbestuhlung für Gastro-Betriebe sind im Rahmen der allgemeinen städtischen Vorgaben weiterhin möglich.

Das Bubenbergsdenkmal wird achsialsymmetrisch in die Mitte der Anlage zwischen 4 Baumkronen gesetzt. Um das Wurzelwerk der Bäume zu schützen, wird auf eine Foundation des Denkmals verzichtet und der Sockel auf Mikropfähle gestellt.

Die bestehenden Bäume sollen so lange als möglich erhalten bleiben. Demnach müssen sich Eingriffe in den Untergrund auf ein Minimum beschränken, damit das Wurzelwerk der Bestandesbäume, welches gemäss Sondagen ca. 30 cm unter dem Terrain liegt, nicht zu stark beeinträchtigt wird. Im unmittelbaren Bereich der Bäume wird dementsprechend nur der Pflasterbelag eingeführt, welcher mit genügend grossem Abstand zu den bestehenden Baumstämmen ungebunden verlegt wird und die darunterliegenden Wurzeln nicht tangiert. Auch weitere Elemente wie beispielsweise neu zu setzende Fahrleitungsmasten, Tramwartehäuschen, Sitzbänke, Litfasssäulen oder Werkleitungen sind so geplant und verortet, dass der Eingriff in den Untergrund möglichst schonend für das bestehende Wurzelwerk ist. Im Bereich der Tramwartesituation auf der Westseite des Mittelbereiches, welcher gemäss BehiG erhöht werden muss, müssen die bestehenden Bäume leicht überschüttet werden.

Aufgrund des Aufgangs der neuen Passage und Gleisersatz der Dienstgleisverbindung müssen jedoch bereits fünf Bäume (vier im Norden – Bereich Aufgang und einer im Bereich der Dienstgleisverbindung) zu Beginn der Realisierungsarbeiten gefällt und später mit einer neuen, klimaresistenten Baumart ersetzt werden. Bei der Baumwahl für die neu zu pflanzenden Bäume wird darauf geachtet, dass diese ebenfalls einen historischen Bezug haben, sich jedoch besser an die klimatischen Bedingungen anpassen können. Damit die Allee ihre Wirkung möglichst beibehalten kann, müssen grosskronig und hochstämmig Bäume gepflanzt werden, diese haben einen günstigen Klimaeffekt durch hohe Verdunstung und Abkühlung. Der Baumersatz hat grundsätzlich einzelfallweise und am bisherigen Standort zu erfolgen. Es ist jedoch in Betracht zu ziehen, Bäume auch gruppenweise zu ersetzen, wenn dies aus Gründen des Baumwachstums, des Erscheinungsbildes oder zur Begradigung der Allee zweckmässig erscheint; aus diesen Gründen sind auch kleine Abweichung vom bisherigen Standort möglich. Ein Ersatz ermöglicht den Anschluss der neuen Bäume an das vorgesehene Bewässerungssystem, welches additiv erweitert werden kann.

Das Beleuchtungskonzept auf dem Hirschengraben in Bern geht auf den historischen Kontext des Ortes ein und sorgt gleichzeitig für eine angenehme Atmosphäre auf dem Platz. Der Platzanlage wird nicht nur eine individuelle Stimmung und Räumlichkeit eigen sein, sondern auch eine charakteristische Lichtqualität. Durch die Abhängung der Beleuchtung wird eine Störung des Raumes vermieden. Die Seilkonstruktion wird in den Fassaden verankert und kann zusätzlich an den neuen Fahrleitungsmasten befestigt werden. Dadurch wird erreicht, dass für die Beleuchtung keine zusätzliche Infrastruktur im Hirschengraben zu stehen kommt.

Die historischen Seilleuchten «Kandem», welche heute in der Altstadt verwendet werden, sollen nachgebaut und mit einer standardisierten Strassenoptik in LED-Technik ausgestattet werden. Die erwähnte Abspannung der Leuchten in regelmässigen Abständen um den Platz herum gewährleistet, dass der Strassenraum rund um den Hirschengraben dem UNESCO-Perimeter gerecht bleibt. Die Seilleuchten bringen nicht nur Licht zum Sehen, sondern treten mit ihrem feinen diffus leuchtenden Abschluss selbst dezent in Erscheinung.

Über der Platzmitte werden zwischen den quergespannten Hauptseilen diagonale Verstrebuungsseile gezogen, an welchen kleine unauffällige Platzleuchten montiert werden. Dank einer unregelmässigen Anordnung und einer variierenden Lichtverteilung wird der Platz spielerisch belebt und wirkt einladend. An hochfrequentierten Stellen wird auf eine homogene Ausleuchtung geachtet. Die beiden historischen Denkmäler des Platzes werden mit einer dezenten Beleuchtung hervorgehoben und unterstreichen den Charakter des Ortes. An den beiden Enden der Raumfigur markieren das Dach und der Widmannbrunnen auch nachts die räumlichen Abschlüsse des Hirschengrabens.



### 3.3 Baustein 3b: Umfeld Henkerbrännli/Bollwerk

Damit das Verkehrssystem im Grossraum Bahnhof nach Eröffnung des neuen Zugangs Bubenbergrasse 2028 funktioniert, sind auch Anpassungen im Gebiet Bollwerk – Schützenmattstrasse – Henkerbrännli – Neubrücke (Teilstück westlich der Reithalle/Schützenmatt) notwendig.

Um den öffentlichen Verkehr und den Veloverkehr attraktiver zu machen, sollen Bus und Velo in Richtung Bierhübeli neu im Gegenverkehr auf einer Umweltspur durch die Neubrücke und nicht mehr rund um die Schützenmatt geführt werden. 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. Für die Durchfahrt stadtauswärts des ÖV (Bus ohne Fahrleitung) unter dem Schützenmattviadukt, besteht eine minimale lichte Höhe von 4.2 m. Dies bedingt keine Absenkung der Neubrücke und wird entsprechend signalisiert.

Im Bereich Bollwerk werden die Bushaltestellen gemäss den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes angepasst, die Anzahl der Fahrspuren reduziert, und es wird eine Haltestelleumfahrung für die Velos erstellt. Der Kleeplatz an der Ecke Bollwerk/Hodlerstrasse wird gestalterisch aufgewertet. Nutzungen auf dem Kleeplatz z.B. für Aussenbestuhlung für Gastro-Betriebe sind im Rahmen der allgemeinen städtischen Vorgaben weiterhin möglich.



Abb. Nr. 9: Visualisierung Höhe Bollwerk Nr. 27 in Blickrichtung Neubrücke / Schützenmatt © Nightnurse Images Zürich, im Auftrag des Tiefbauamts der Stadt Bern



In der Schützenmattstrasse wird der Veloweg von der Fahrbahn und vom Trottoir getrennt. Das Linksabbiegen von der Schützenmattstrasse in die Neubrücke-Strasse wird nicht mehr möglich sein, und zwar weder für den MIV noch für den Veloverkehr. Bedingt durch die diversen Anpassungen der Strassenränder müssen auch die Standorte der Signalgeber der Lichtsignalanlagen angepasst werden.



Abb. Nr. 10: Visualisierung Höhe Lorrainebrücke in Blickrichtung Bollwerk/Bahnhof Bern © Nightnurse Images Zürich, im Auftrag des Tiefbauamts der Stadt Bern

### 3.4 Weitere Massnahmen und Bausteine (orientierend)

Der im Folgenden dargestellte Baustein 3a (Verkehrslenkung und Verkehrsmanagement; Kapitel 3.4.1) wie auch das Thema autofreier Bahnhofplatz (Kapitel 3.4.2) bilden **nicht** Gegenstand der Überbauungsordnung Verkehrsmassnahmen ZBBS. Sie stellen rein orientierende Inhalte dar, welche der Transparenz und dem Nachweis der Abstimmung mit den übrigen Bausteinen dienen.

#### 3.4.1 Baustein 3a: Verkehrslenkung, Verkehrsmanagement

Mit der Inbetriebnahme des neuen Zugangs Bubenbergrasse 2028 und RBS Tiefbahnhof 2029 werden die Personenströme im Raum Bubenbergrasse/Hirschengraben massiv zunehmen. Damit diese rasch und sicher zu- und weggeführt werden können, muss die Verkehrssituation im Umfeld der Zugänge neu organisiert (vgl. dazu die vorstehenden 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. Im Rahmen der Konzepterarbeitung zeigte sich, dass der MIV sogar um 60% reduziert werden muss, 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.

Dabei ist klar, dass das Länggassquartier zusätzlich vor Mehrverkehr geschützt werden muss. 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 (noch) attraktiver werden.

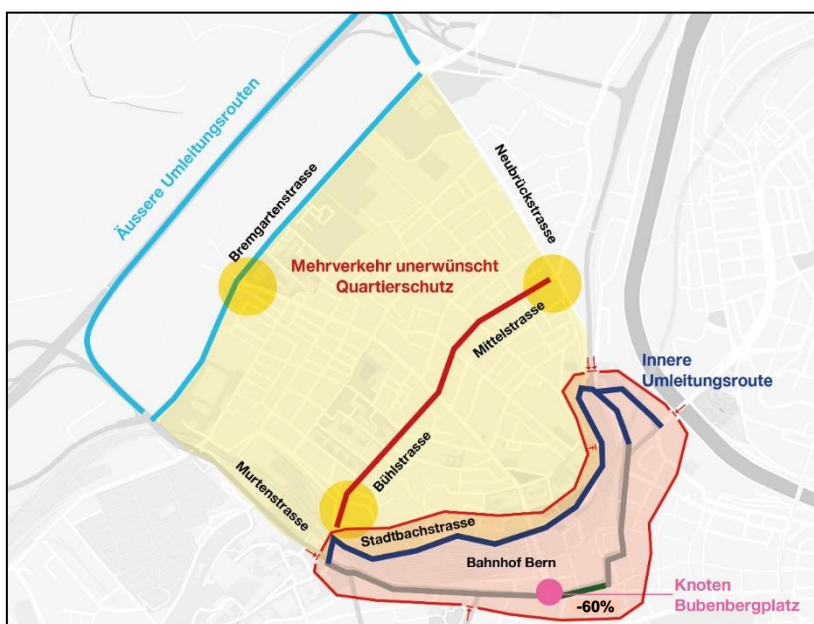


Abb. Nr. 11: Verkehrslenkung / Umleitungsrouten / Quartierschutz Länggasse

### 3.4.1.1 Betriebliche Verkehrsmassnahmen im weiteren Bahnhofumfeld

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 und Fussgänger, 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)
- Generelle MIV-Abbiegeverbote am Knoten Bubenbergplatz. Als einzige MIV-Abbiegebeziehung ist die Verbindung Schanzenstrasse – Laupenstrasse zugelassen.
- Sperrung Schanzenbrücke für den MIV in Richtung Bubenbergplatz während der Hauptverkehrszeiten
- Flankierende Massnahmen zum Schutz des Länggassquartiers (s. nachfolgendes Kapitel 3.4.1.2)

Mit diesen betrieblichen Massnahmen lässt sich das MIV-Aufkommen auf dem Bubenbergplatz von 15'600 Fahrzeugen pro Werktag (Referenzzustand 2015) um über 60% auf 5'900 Fahrzeuge pro Werktag reduzieren (-62%).

### 3.4.1.2 Quartierschutz Länggasse

Als Schutzmassnahme zur Unterbindung von Mehrverkehr im **Länggassquartier** sind flankierende Massnahmen an verschiedenen Eintrittspunkten ins Quartier vorgesehen. Dabei besteht die grundsätzliche Schwierigkeit, das Quartier genügend stark vom Durchgangsverkehr zu schützen, aber gleichzeitig die Quartiererschliessung 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).

An folgenden Verkehrsknoten sind folgende flankierende Massnahmen zum Schutz des Länggassquartiers vorgesehen:

- a. **Knoten Bühlstrasse / Depotstrasse:** Der Verkehr auf der Bühlstrasse wird in Richtung Länggassstrasse mittels Lichtsignalanlage auf Höhe Depotstrasse dosiert. Durch die Lichtsignalanlage kann gezielt eine zeitlich limitierte Dosierung zu den Hauptverkehrszeiten stattfinden. Um den Veloverkehr priorisieren zu können, sind entsprechende Bevorzugungsmassnahmen vorzusehen.
- b. **Knoten Bierhübeli resp. Mittelstrasse:** Von der Engestrasse ist eine Einschränkung der Fahrbeziehung Richtung Bierhübeli vorgesehen. Dies wird mittels Linksabbiegegebot signalisiert. Zusätzlich wird auf der Neubrückstrasse vor dem Bierhübeli der MIV mittels der bestehenden Busschleuse dosiert. Als weitere Massnahmen sind weitere Abbiegeverbote/-gebote von der Neubrückstrasse Richtung Mittelstrasse möglich oder als letzte Massnahme eine Poleranlage auf der Mittelstrasse.
- c. **Knoten Bremgartenstrasse / Länggassstrasse:** Am Knoten Länggassstrasse/Fabrikstrasse ist eine Dosierung der Quartierzufahrt vorgesehen. Damit ÖV/Velo weiter priorisiert werden können, sind die bestehenden Parkplätze aufzuheben und eine entsprechende Umweltspur einzurichten. Hierdurch kann vermieden werden, dass der ÖV ebenfalls von den Dosierungsmassnahmen betroffen ist. Wie beim Knoten Bühlstrasse / Depotstrasse besteht die Möglichkeit die Dosierung zeitlich zu steuern.

### 3.4.2 Autofreier Bahnhofplatz

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

### **3.4.3 Bauphasenplanung**

#### **3.4.3.1 Bauzeit**

Bauen im innerstädtischen Bereich bedeutet Bauen auf engstem Raum unter erhöhten Sicherheitsanforderungen. Die Bauarbeiten finden unter laufendem Tram-, Bus-, Fuss-, Velo- und Anlieferungsverkehr statt, bestehende Baumbestände und zu erhaltende Infrastrukturanlagen sind zu schützen und Staub- sowie Lärmemissionen sind möglichst gering zu halten. Zudem ist insbesondere im Bereich Bubenbergplatz/Hirschengraben von archäologischen Funden auszugehen, welche entsprechende Zustandsaufnahmen erfordern und in der Bauphasenplanung zu berücksichtigen sind.

Vor diesem Hintergrund ist nach aktueller Planung eine Gesamtbauzeit von gut fünf Jahren vorgesehen. Die Baudauer der Bausteine 1, 2 und 4 beträgt rund fünf Jahre, jene für den Baustein 3b liegt bei ca. zweieinhalb Jahren. Die für den Anschluss an den Bahnhof erforderlichen Elemente des Bausteins 2 benötigen rund zweieinhalb Jahre.

Aufgrund verkehrlicher Abhängigkeiten ist vorgesehen, mit dem Baustein 3b einige Monate vor den Bausteinen 1, 2 und 4 zu starten, damit der für die Verkehrsumleitungen relevante Knoten Henkerbrünli vor den verkehrslimitierenden Bauarbeiten an den Bausteinen 1, 2 und 4 umgesetzt ist.

#### **3.4.3.2 Verkehrsführung**

Die Bauarbeiten finden im Zentrum von Bern statt, womit der MIV und aber auch zahlreiche ÖV-Linien sowie der Fuss- und Veloverkehr betroffen sein werden.

Um die Umsetzung der Bausteine 1, 2 und 4 zu ermöglichen, ist zeitweise eine vollständige Reduktion des MIV-Durchgangsverkehrs notwendig. Der lokale Wirtschaftsverkehr ist von dieser Reduktion ausgenommen. Für den MIV ist anlog dem Betriebskonzept hierzu die Aktivierung der inneren Umleitungsrouten via die Achse kleine Westtangente – Stadtbachstrasse sowie der grossräumigen Umleitungsrouten via Autobahn und Bremgartenstrasse vorgesehen. Das Länggassquartier wird mittels flankierender Massnahmen gegen Schleichverkehr geschützt.

Beim öffentlichen Verkehr sind je nach Bauphase unterschiedlich umfangreiche Anpassungen an der ÖV-Linienführung geplant. Diese reichen von der Verschiebung einzelner Haltestellen bis zu einer befristeten Einstellung des Trambetriebs über den Bubenbergplatz während den Gleisbauarbeiten.

Der Fuss- und Veloverkehr wird möglichst durch den Baustellenperimeter geführt. Baubedingt und aus Gründen der Verkehrssicherheit sind auch da stellenweise Einschränkungen und lokale Umleitungen erforderlich. Insbesondere während der Umgestaltung des Hirschengrabens muss der Veloverkehr über benachbarte Achsen umgeleitet werden.

## 4 Überbauungsordnung

### 4.1 Allgemeine Bemerkungen

Die Überbauungsordnung Verkehrsmassnahmen ZBBS (Bausteine 1, 2, 3b und 4) regelt in den **Überbauungsplänen** die verbindlichen Festlegungen und die Gestaltung des Strassenbauprojektes «Verkehrsmassnahmen ZBB» (Bausteine 1, 2, 3b und 4). Widersprüche und Friktionen zu den weiterhin geltenden Sondernutzungsplanungen im fraglichen Bereich (u.a. ZPP Obere Altstadt und Überbauungsordnung Bogenschützenstrasse) wurden keine festgestellt. Sollten solche wider Erwarten bestehen, gehen die Regelungen der Überbauungsordnung vor. Die Pläne des Strassenprojektes «Verkehrsmassnahmen ZBB» (Bausteine 1, 2, 3b und 4) sind integraler Bestandteil der Überbauungsordnung. Diese haben die **Bearbeitungsstufe eines Bauprojekts**, legen die Ausgestaltung der Verkehrsinfrastrukturen / des Verkehrsraums einschliesslich der Werkleitungen und weitere wichtige Festlegungen im Detail fest und gelten mit der rechtskräftigen Genehmigung der Überbauungsordnung als bewilligt (Art. 43 Abs. 1 SG).

Die Überbauungsordnung beinhaltet auch die in den Überbauungsvorschriften Anhängen I und II detailliert aufgelisteten genehmigungsrelevanten und orientierenden Unterlagen.

### 4.2 Erläuterungen zu den Überbauungsvorschriften

Die Überbauungsordnung besteht aus den Überbauungsplänen (Bausteine 1, 2, 3b und 4) und den Überbauungsvorschriften. Wesentliche Festlegungen ergeben sich aufgrund der Rechtswirkung der Plangenehmigung als Baubewilligung aus den Überbauungsplänen. Den Überbauungsvorschriften kommt insoweit ergänzende und klarstellende Bedeutung zu, namentlich in Bezug auf Parameter, die sich den Überbauungsplänen nicht entnehmen lassen.

Die Überbauungsvorschriften gliedern sich in vier Abschnitte. Im ersten Abschnitt (Art. 1 und 2) werden der räumliche Wirkungsbereich und die verbindlichen und orientierenden Bestandteile der Überbauungsordnung geregelt. Im zweiten Abschnitt (Art. 3 bis 6) werden die im Wirkungsbereich vorgesehenen Bauten, Anlagen und Nutzungen geregelt. Soweit es um die Lage und Dimensionierung der Bauten und Anlagen geht, wird auf die entsprechenden Pläne verwiesen; in den Vorschriften geregelt werden einzelfallweise Nutzungen (z.B. Art. 3 Abs. 3 betreffend Plakatierungsverbot). Hinzuweisen ist auf die Regelung der Werkleitungen in Art. 6 der Überbauungsvorschriften: Soweit diese Leitungen im Strassenraum und damit im Eigentum der Stadt Bern verlegt werden, kann und muss ihr genauer Verlauf erst im Rahmen der Ausführung bestimmt werden. Anders verhält es sich hinsichtlich der Verlegung oder Anpassung von Werkleitungen auf angrenzenden Grundstücken im Privateigentum, da für den Erwerb der erforderlichen Rechte detaillierte und verbindliche Angaben benötigt werden. Diese Leitungen werden sowohl in den massgebenden Werkleitungs- als auch in den Landerwerbsplänen verbindlich festgelegt. Im dritten Abschnitt (Art. 7 bis 9) wird die Gestaltung der Aussenräume geregelt, teilweise mittels Hinweisen auf die Überbauungspläne, teilweise mit eigenständiger Wirkung (z.B. Art. 7 Abs. 6 betreffend Freihaltung des Mittelbereichs von Veloabstellplätzen). Im vierten Abschnitt (Art. 10) werden das Inkrafttreten und die Rechtswirkungen der Überbauungsordnung geregelt. Gemäss Art. 110 BauV<sup>7</sup> hat das AGR die Vorschriften und Pläne öffentlich bekannt zu machen, sobald sie in Rechtskraft erwachsen sind. Das Inkrafttreten knüpft an diese Publikation an. Nochmals ist sodann auf die Rechtswirkungen dieser Genehmigung hinzuweisen: Es handelt sich um eine Überbauungsordnung im Sinne eines kommunalen Strassenplans nach Art. 43 Abs. 1

<sup>7</sup> Bauverordnung vom 6. März 1985; BSG 721.1.

SG. Mit Genehmigung der Überbauungsordnung gilt das Vorhaben als bewilligt; zusätzliche Baubewilligungen sind nicht erforderlich.

### **4.3 Auswirkungen auf Raum und Umwelt (Umweltverträglichkeitsbericht)**

Bei den Verkehrsmassnahmen ZBBS handelt es sich um Massnahmen an Hauptverkehrsstrassen, welche gemäss Anhang der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) dem Anlagentyp 11.3 zugeordnet werden und somit UVP-pflichtig sind. Informationen zu den Auswirkungen auf die Umwelt, den notwendigen Massnahmen und der Gesamtbeurteilung können dem separaten Bericht (**Hauptuntersuchung UVB**) im Anhang I zum Dossier entnommen werden.

Auf der Basis der Projektunterlagen und der durchgeführten Abklärungen können die Anforderungen der Umweltschutz-Gesetzgebung eingehalten werden. Die in der UVB-Voruntersuchung und seitens der Fachbehörden formulierten Auflagen wurden übernommen oder nach Rücksprache mit den Behörden angepasst. Die Umsetzung der Massnahmen wird durch eine Umweltbaubegleitung kontrolliert und dokumentiert.

## 5 Planerlassverfahren

### 5.1 Planerlassverfahren

Das ordentliche Planerlassverfahren zur Überbauungsordnung Verkehrsmassnahmen ZBBS beinhaltet die gesetzlich vorgeschriebenen Schritte der Mitwirkung, der kantonalen Vorprüfung, der öffentlichen Auflage, der Beschlussfassung durch den Stadtrat sowie der Genehmigung durch den Kanton.

**Information der Bevölkerung:** Im Rahmen der übergeordneten Organisation ZBB wird gemeinsam mit den Partnern SBB und RBS ein Informationspavillon zum Gesamtvorhaben ZBB betrieben. Der Infopavillon ist zu den Öffnungszeiten für alle Interessierten zugänglich und wird oft für Informationsveranstaltungen, Sitzungen oder Anlässe, welche im Zusammenhang mit ZBB stehen, genutzt.

Weiter finden ein- bis dreimal pro Jahr Begleitgruppensitzungen mit Interessenvertretern und den wichtigsten Stakeholdern für das Vorhaben im Infopavillon statt. Die Begleitgruppe wird regelmässig über den Stand der Projekte und der Prozesse informiert und wurde auch vorgängig zur öffentlichen Auflage der Mitwirkungsunterlagen vorinformiert.

Die öffentliche Mitwirkung zu den Bausteinen der Verkehrsmassnahmen ZBBS dauerte vom 19. Februar 2019 bis 5. April 2019. Am 18. Februar 2019 wurde das Mitwirkungsossier der Begleitgruppe ZBBS vorgestellt und am 19. Februar 2019 hat eine Medienkonferenz zum Start der Mitwirkung stattgefunden.

Es fanden drei Sprechstunden mit der Bauherrschaft (TAB, Stadt Bern) und den Planern statt. Damit konnten sich Interessierte im bilateralen Kontakt mit den Beteiligten über das Projekt direkt informieren. Ausserdem wurden die direkt betroffenen Eigentümerschaften sowie Projektpartner zu Sitzungen eingeladen, an welchen ihre Anliegen und Bedürfnisse aus der Mitwirkung besprochen und wo möglich ins Projekt integriert wurden.

Der **Mitwirkungsbericht** liegt dem Dossier als orientierende Unterlage bei.

### 5.2 Kantonale Vorprüfung

Das Planungsvorhaben wurde dem AGR im Mai 2020 im damaligen Projektstand zur Vorprüfung eingereicht. Das AGR hat sich in einem ersten Bericht vom 10. November 2020 zum anwendbaren Verfahren und zum weiteren Vorgehen geäussert. Die Hinweise des AGR wurden aufgenommen und in der Folge im Rahmen der Weiterbearbeitung des Vorhabens umgesetzt. Das Vorhaben wurde dem AGR mit Projektstand März 2021 zu einer materiellen Vorprüfung eingereicht. In seinem Vorprüfungsbericht vom 16. Februar 2022 hat sich das AGR eingehend mit dem Vorhaben auseinandergesetzt und – namentlich auch mit Blick auf die in jenem Zeitpunkt als einzige Gutachten vorliegenden Beurteilungen der EKD vom 27. November 2018 und vom 27. September 2021 – verschiedene Genehmigungsvorbehalte angebracht und angeregt, weitere Gutachten einzuholen. Dieser Empfehlung ist das TAB nachgekommen und hat das Vorhaben gegenüber der Vorprüfungsvorlage überarbeitet; namentlich wurde der Baustein 2 (Hirschengraben) in wesentlichen Punkten unter bestmöglicher Berücksichtigung der eingeholten Gutachten weiterentwickelt. Das TAB und der Gemeinderat sind der Überzeugung, den Genehmigungsvorbehalten des AGR im Rahmen der Weiterentwicklung entsprochen zu haben und den zuständigen Organen eine genehmigungsfähige Planung vorzulegen.



### **5.3 Öffentliche Auflage und Beschlussfassung**

Die Überbauungsordnung ist gemäss Art. 60 Abs. 1 BauG öffentlich aufzulegen.

Die Überbauungsordnung betrifft Basiserschliessungsstrassen im Sinne von Art.106 Abs. 2 Bst. a BauG mit gewichtigen Zentrumsfunktionen, ohne dass Art und Mass der im fraglichen Bereich geltenden Nutzungsvorschriften (ZPP Obere Altstadt und ÜO Bogenschützenstrasse) abgeändert werden. Die Beschlussfassung fällt damit in die Zuständigkeit des Stadtrats (Art. 66 Abs. 3 BauG i.V. mit Art. 87 Abs. 2 BO).