



RICHTPLAN STADTRAUM BAHNHOF

KOMMUNALER RICHTPLAN
öffentliche Mitwirkung

Inhalt

Bericht zur Richtplanung	5
1. Zusammenfassung	5
2. Einleitung.....	7
2.1 Ausgangslage	7
2.2 Perimeter und Teilräume	8
2.3 Instrument Richtplan.....	9
2.4 Grundlagen der Planung	10
2.5 Planungsorganisation	14
2.6 Planerlassverfahren.....	15
3. Zukunftsbild 2035 ff	16
3.1 Grundsätze und Anforderungen	17
3.2 Gesamttraum	17
3.3 Teilräume	22
3.4 Plan zum Zukunftsbild 2035 ff	24
4. Umsetzung	25
4.1 Grundeigentümerverbindliche Planungen	25
4.2 Überarbeitungsrythmus, Monitoring, Controlling	25
4.3 Umsetzungsorganisation	26
5. Massnahmen	27
6. Genehmigungsvermerke.....	45
Anhang.....	47

Bericht zur Richtplanung

1. Zusammenfassung

Der Stadtraum Bahnhof Bern ist ein intensiv und vielseitig genutzter öffentlicher Raum und die zentrale Mobilitätsdrehscheibe der Stadt und des Kantons Bern. Hier befinden sich wesentliche Dienstleistungs- und Detailhandelsangebote. Zudem gehört der Stadtraum Bahnhof grösstenteils zum Perimeter des UNESCO-Weltkulturerbes Bern und ist im kantonalen Richtplan als kantonaler Entwicklungsschwerpunkt (ESP-D) verankert. Gemessen an den täglichen Personenfrequenzen ist der Bahnhof Bern der zweitgrösste Bahnhof der Schweiz.

Stadtraum Bahnhof

Der Stadtraum Bahnhof verfügt heute über signifikante stadträumliche Defizite. Folglich werden eine Behebung der Defizite und die qualitative Aufwertung des Stadtraums angestrebt. Künftige Projekte sollen als Chance genutzt werden, den Raum neu zu organisieren und aufzuwerten. Zum einen soll ein gestalterisch hochwertiger Ankunfts- und Empfangsraum und zum anderen ein optimaler ÖV-Knotenpunkt mit guter Fussverkehrs- und Veloerschliessung entstehen.

Stadträumliche Defizite

Der 1997 vom Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) genehmigte Masterplan Bahnhof Bern wurde vom Gemeinderat 2016 aufgehoben, weil er von den Entwicklungen im Raum Bahnhof überholt wurde. Da damit keine verbindliche Vision für den Stadtraum Bahnhof mehr bestand, liessen Stadt- und Gemeinderat im Planungsprozess «Stadtraum Bahnhof Bern» (SRBB) ab 2018 ein neues langfristiges räumliches Zielbild erarbeiten. Dieses wurde 2024 fertiggestellt und zeigt auf, wie die vielfältigen Nutzungsansprüche im Stadtraum mit städtebaulichen und verkehrlichen Anliegen räumlich aufeinander abgestimmt werden können und sich das Gebiet um den Bahnhof langfristig entwickeln soll. Im Zentrum steht die städtebaulich-gestalterische Qualität des Stadtraums als hochwertiger Ankunfts-, Umstiegs- und Aufenthaltsraum. Das Zielbild zeigt für einen langfristigen Realisierungshorizont eine auf den Gesamttraum abgestimmte Lösung einzelner Teilräume auf.

Planungsprozess und Zielbild

Der Inhalt des Richtplans beruht grösstenteils auf den Inhalten der Synthese der Testplanung Stadtraum Bahnhof Bern und dem erarbeiteten Zukunftsbild 2035 ff sowie auf übergeordneten kantonalen, regionalen und kommunalen Konzepten. Dabei wurde Wert auf eine enge Abstimmung mit anderen laufenden Projekten – wie den städtischen Bau- und Verkehrsmassnahmen zum Projekt «Zukunft Bahnhof Bern» (ZBBS), der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) zweite Tramachse Innenstadt und dem «UNESCO-Managementplan» – gelegt.

Synthese der Testplanung

Verbindlichkeit

Der Richtplan ist für die Gemeindebehörden verbindlich. Die Inhalte des Richtplans werden erst mit der Umsetzung in Nutzungsplanverfahren grundeigentümergebunden.

Umsetzung der Massnahmen

Die Umsetzung sämtlicher Massnahmen bedarf jeweils einer Abstimmung und Interessenabwägung mit bestehenden Nutzungen, Infrastrukturen und weiteren Abhängigkeiten.

2. Einleitung

2.1 Ausgangslage

Der Bahnhof Bern ist die grösste Verkehrsdrehscheibe der Agglomeration Bern. Der Raum Bahnhof Bern ist im kantonalen Richtplan als kantonaler Entwicklungsschwerpunkt (ESP-D) verankert. Gemäss kantonalem Richtplan eignet sich der ESP Bern Bahnhof primär für verschiedene Arbeitsnutzungen (Dienstleistung, Freizeit, Detailhandel) und wird deshalb dem Nutzungsschwerpunkt «Dienstleistung» zugewiesen. Der ESP eignet sich auch für Wohnnutzungen. Die Hauptstadtregion Schweiz zählt den ESP Bern Bahnhof zu den Top-Entwicklungsstandorten.

Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt (ESP-D)

Das Bahnhofsgebiet bildet einen integralen Bestandteil des UNESCO-Weltkulturerbes «Altstadt Bern». Diesbezüglich weist der Richtplan des Kantons Bern mit dem Massnahmenblatt «E13 UNESCO-Weltkulturerbe Altstadt Bern» den Schutz, die Pflege und die werterbekonforme Weiterentwicklung als Bedingung aus. Entsprechend müssen städtebauliche Interventionen in diesem Raum zu einer Verbesserung der visuellen Integrität des Raumes führen bzw. dürfen diese nicht beeinträchtigen.

UNESCO-Weltkulturerbe

Der Stadtraum Bahnhof verfügt heute über signifikante stadträumliche Defizite. Der heutige Stadtraum ist geprägt von hoher Verkehrslast, ungenügenden Fuss- und Veloverbindungen sowie dem Mangel an Aufenthalts-, Frei- und Grünräumen. Folglich wird eine Behebung der Defizite und die qualitative Aufwertung des Stadtraums angestrebt.

Signifikante stadträumliche Defizite

Das Gebiet «Stadtraum Bahnhof» ist ein intensiv und vielseitig genutzter öffentlicher Raum und zugleich die zentrale Drehscheibe der Mobilität der Stadt Bern und insb. für den öffentlichen Verkehr auf städtischer, regionaler, kantonaler und nationaler Ebene. Gemäss Stadtentwicklungskonzept 2016 (STEK) ist der Stadtraum Bahnhof in seiner Funktion als Eingangstor zur Stadt zu stärken. Künftige Grossprojekte sollen als Chance genutzt werden, den Raum neu zu organisieren und städtebaulich, verkehrlich, sozialräumlich und stadtklimatisch aufzuwerten. Zum einen soll ein gestalterisch hochwertiger Ankunfts- und Empfangsraum und zum anderen ein optimaler ÖV-Knotenpunkt mit guter Fussverkehrs- und Veloerschliessung entstehen.

Wichtige Verkehrsdrehscheibe und bedeutender Stadtraum

Der Bahnhof Bern wird im Rahmen des Gesamtvorhabens Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) ausgebaut. Dies führt auch zu grossen Veränderungen im öffentlichen Raum. Die entsprechenden Massnahmen der Stadt Bern (ZBBS, siehe 2.4.5, Bau- und Verkehrsmassnahmen Zukunft Bahnhof Bern der Stadt Bern) definieren den Zustand 2030 weitgehend und befinden sich in der Phase Auflageprojekt.

Zukunft Bahnhof Bern

Hohe Bedeutung des gut erschlossenen und zentral gelegenen Gebietes

Der Berner Stadtrat anerkannte die grosse Bedeutung dieses zentralen Gebietes und forderte eine Gesamtsicht mit langfristigem Zielbild für den Stadtraum Bahnhof Bern. Zudem verlangte er die gleichwertige Berücksichtigung von Verkehr, Klimaanpassungsmassnahmen und Städtebau.

Langfristiges Zielbild / Testplanung Stadtraum Bahnhof Bern

Die Berücksichtigung der bereits laufenden Projekte im Bahnhofsumfeld mit sehr unterschiedlichen Planungshorizonten stellte eine Herausforderung bei der Erarbeitung einer langfristigen Vision dar. Im Rahmen des Planungsprozesses «Stadtraum Bahnhof Bern» erarbeitet die Stadt Bern ein langfristiges räumliches Zielbild für den gesamten Raum rund um den Bahnhof. Dazu führte das Stadtplanungsamt zwischen November 2022 und November 2023 eine Testplanung durch. Dabei wurden Organisations- und Gestaltungsvorschläge für den Stadtraum Bahnhof Bern entwickelt sowie städtebauliche, gestalterische, denkmalpflegerische, betriebliche, verkehrliche, soziale und stadtklimatische Vorgaben berücksichtigt. Die Ergebnisse der Testplanung wurden in einem Synthesebericht zusammengefasst und durch den Gemeinderat verabschiedet.

Erarbeitung eines behördenverbindlichen kommunalen Richtplans

Zur Sicherung der wichtigsten Erkenntnisse der Testplanung (Ziele der Synthese) sollte ein kommunaler Richtplan umgesetzt werden. Der Richtplan sollte dabei zu allen Teilräumen Aussagen zum Zukunftsbild und den zur Umsetzung erforderlichen nächsten Schritten, Prozessen und Massnahmen machen. Für die Aussagen im Richtplan war ein stufengerechter Konkretisierungsgrad zu wählen, der für die nachfolgenden Prozesse und Projektierungen noch ausreichend Spielraum garantiert. Der Gemeinderat hat die Erarbeitung des behördenverbindlichen kommunalen Richtplan am 21. Februar 2024 ausgelöst. Der Prozess zur Erarbeitung des Richtplans wurde durch das Stadtplanungsamt geleitet.

2.2 Perimeter und Teilräume

Richtplanperimeter und Teilräume

Der Perimeter des vorliegenden Richtplans umfasst das in der Abbildung 1 dargestellte Gebiet. Der Richtplan enthält gebietsspezifische Bestimmungen für verschiedene Teilräume, die teilweise funktional und räumlich zusammenhängen. Der Hirschengraben ist im Richtplanperimeter enthalten, jedoch ohne Teilraum und spezifischen Massnahmen, da die Eckwerte im Bereich Hirschengraben insbesondere durch die ZBBS-Massnahmen (siehe 2.4.5) definiert werden.

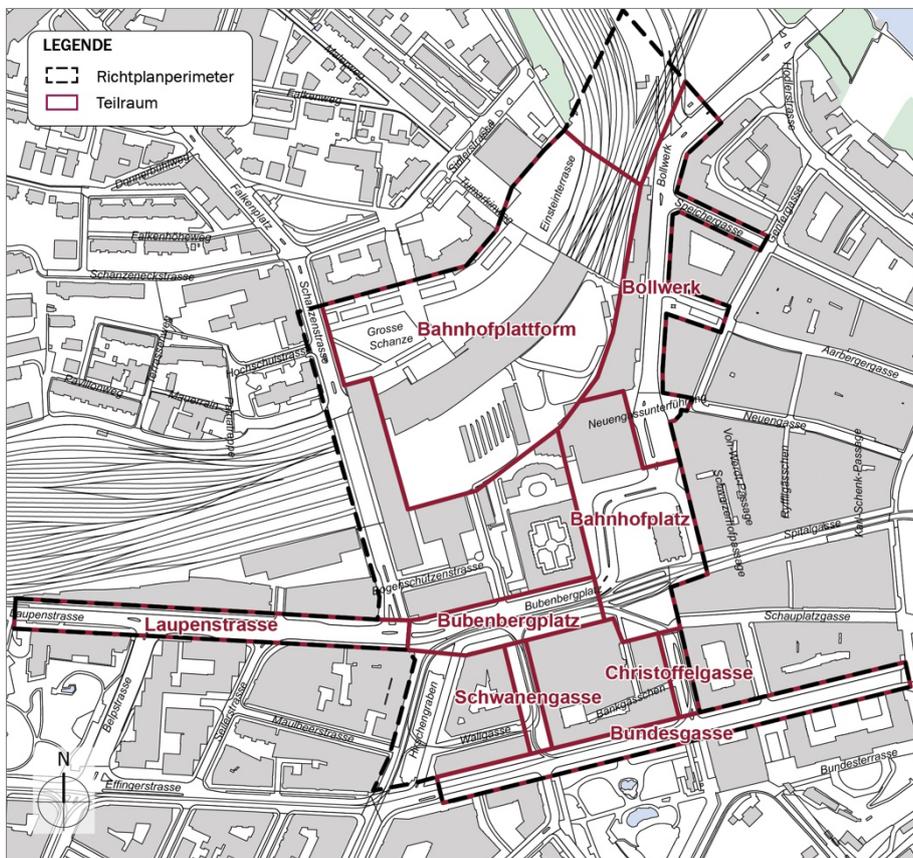


Abbildung 1: Richtplanperimeter (schwarz gestrichelt) und Teilräume (weinrot)

2.3 Instrument Richtplan

Verbindlichkeit, Zeithorizont

Der vorliegende kommunale Richtplan stützt sich auf Artikel 68 des Baugesetzes vom 9. Juni 1985 des Kantons Bern (BauG, BSG 721.0; Stand 01.04.2023). Der Richtplan ist für die Gemeindebehörden verbindlich. Die Inhalte des Richtplans werden erst mit der Umsetzung in Nutzungsplanverfahren grundeigentümerverbindlich.

Der vorliegende Richtplan enthält sowohl behördenverbindliche Festlegungen als auch erläuternden Text.

Nur die im Text grau hinterlegten Inhalte in Kapitel 3 und die grau hinterlegten Massnahmen inkl. Massnahmenübersichtsplan in Kapitel 5 sind im oben beschriebenen Sinn behördenverbindlich und werden vom Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) genehmigt.

Der Richtplanhorizont beträgt rund zehn bis fünfzehn Jahre und behandelt die Entwicklung bis ungefähr 2040 und teils darüber hinaus.

Behördenverbindliches Instrument

Behördenverbindliche Inhalte und Erläuterungen

Behördenverbindliche Inhalte / Genehmigungsinhalte

Richtplanhorizont

Koordinierte Gesamtplanung

Zweck des Richtplans

Mit dem Richtplan wird das im Rahmen der Testplanung entwickelte Zukunftsbild in ein behördenverbindliches Instrument gegossen. Mit der koordinierten Gesamtplanung wird ein langfristiges räumliches Zielbild festgeschrieben. Dieses soll aufzeigen, wie die vielfältigen Nutzungsansprüche im Stadtraum Bahnhof mit städtebaulichen, sozialräumlichen, stadtklimatischen und verkehrlichen Anliegen räumlich aufeinander abgestimmt werden können und sich das Gebiet um den Bahnhof langfristig entwickeln soll.

Struktur / Aufbau

Aufbau des Richtplans

- Kapitel 1 fasst die wichtigsten Inhalte des Richtplans zusammen.
- Kapitel 2 zeigt auf, um was es im vorliegenden Richtplan geht, welcher Perimeter betroffen ist und wie bei der Erarbeitung des Instruments vorgegangen wurde.
- Kapitel 3 ist dem Zukunftsbild und der Synthese der «Testplanung Stadtraum Bahnhof Bern» gewidmet. Für den Gesamttraum und Teilräume werden Ziele und Grundsätze festgehalten.
- Kapitel 4 zeigt auf, wie die Entwicklungen im Stadtraum Bahnhof und die Erreichung der Ziele beobachtet und überprüft werden und enthält Aussagen zur Umsetzung der Richtplaninhalte.
- Kapitel 5 enthält alle behördenverbindlichen Massnahmen zur Umsetzung der Ziele und Grundsätze des Richtplans.

2.4 Grundlagen der Planung

Zentrale Grundlagen

Der Richtplan berücksichtigt die nationalen, kantonalen, regionalen und städtischen Konzepte und Grundlagen, wobei der Synthesebericht der Testplanung Stadtraum Bahnhof Bern, das Stadtentwicklungskonzept (STEK) 2016 und das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Bern-Mittelland 2021 / Agglomerationsprogramm Bern der 4. Generation hervorzuheben sind. Diese werden nachfolgend kurz beschrieben.

2.4.1 Testplanung Stadtraum Bahnhof Bern – Synthesebericht

Langfristiges räumliches Zielbild für den Stadtraum Bahnhof

Im Rahmen des Planungsprozesses «Stadtraum Bahnhof Bern» erarbeitet die Stadt Bern ein langfristiges räumliches Zielbild für den gesamten Raum rund um den Bahnhof. Um das angestrebte langfristige Zielbild für den Stadtraum Bahnhof zu konkretisieren, führte das Stadtplanungsamt zwischen November 2022 und November 2023 eine Testplanung durch. Drei interdisziplinär zusammengesetzte Teams haben drei unterschiedliche, gesamtheitliche und langfristige Visionen für den Stadtraum Bahnhof entwickelt. Aus den Beiträgen der Teams hat das Beurteilungsgremium zentrale Erkenntnisse sowie Ziele zur Erreichung eines Zukunftsbildes abgeleitet und im Synthesebericht «Testplanung Stadtraum Bahnhof Bern» festgehalten.

2.4.2 Stadtentwicklungskonzept 2016

Das Stadtentwicklungskonzept (STEK) 2016 der Stadt Bern beschäftigt sich mit aktuellen Fragen zur räumlichen Stadtentwicklung. Es konzentriert sich auf einzelne Schwerpunktthemen und zeigt die wesentlichen Ziele und Absichten der räumlichen Stadtentwicklung auf. Das STEK 2016 besteht aus einem Gesamtbericht und den beiden Vertiefungsberichten «Siedlung und Freiraum» sowie «Verkehr». Der Gesamtbericht ist behördenverbindlich. Der Betrachtungshorizont des STEK 2016 liegt bei 15 bis 20 Jahren (Stadtplanungsamt und Verkehrsplanung 2016).

Ziele und Absichten für die räumliche Stadtentwicklung

Das STEK 2016 führt unter anderem folgende Schwerpunktmassnahmen auf:

Schwerpunktmassnahmen im Raum Bahnhof

- Neuorganisation und Gestaltung des Gebiets «Stadtraum Bahnhof» (S. 66)
- Erhaltung und Weiterentwicklung des Alleen- und Baumreihenbestandes entlang stadtraumprägender Strassen (S. 66)
- ÖV-Ausbau im Zusammenhang mit Evaluierung der Stadterweiterung (S. 57)
- Ausbau ÖV-Hauptachsen (Tram und Bus) (S. 57)
- Schaffung neuer ÖV-Durchmesserlinie Nord-Süd im Raum Bahnhof (S. 57)
- Ausbau von regionalen Velokorridoren (S. 57)
- Aus- und Neubau von Velostationen (S. 74)

2.4.3 Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Bern-Mittelland 2021 / Agglomerationsprogramm Bern 4. Generation

Das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Bern-Mittelland 2021 ist das strategische Raum- und Verkehrsplanungsinstrument der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM). Das RGSK 2021 ist als regionaler Teilrichtplan der RKBM die behördenverbindliche Grundlage für die Ortsplanungen der 76 Mitgliedsgemeinden. Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms Bern 4. Generation (AP4) sind als Teil des RGSK ebenfalls behördenverbindlich (Regionalkonferenz Bern-Mittelland 2021).

Behördenverbindliche strategische Raum- und Verkehrsplanungsinstrumente auf Stufe Region / Agglomeration

Gemäss Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr des RGSK 2021 (S. 214) sind die Zugänge zum Bahnhof Bern durch ein sicheres und attraktives Fuss- und Velonetz weiter aufzuwerten.

Massnahmen RGSK 2021 im Raum Bahnhof

In der Teilstrategie Öffentlicher Verkehr des RGSK 2021 (S. 219 ff) wird für die Weiterentwicklung des ÖV-Netzes in der Kernagglomeration Bern auf die Netzstrategie ÖV 2040 verwiesen (siehe Kap.2.4.4).

Weiter definiert das RGSK sogenannte Fokusräume, in denen in den nächsten Jahren und Jahrzehnten eine umfassende, integrierte Entwicklung angestossen werden soll. Im Fokusraum Bern Bahnhof (S. 235) erfolgt mit Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) eine Aufwertung des multimodalen Mobilitätsraums. Die Verbindungen in die angrenzenden Stadtteile werden verbessert und siedlungsverträglich gestaltet.

Massnahmen AP4 im Raum Bahnhof

Das AP4 bezeichnet die folgenden Massnahmen mit konkretem Bezug zum Richtplanperimeter:

- Massnahmen LV-V.1 bis LV-V.4: Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern
- Massnahme LV-Ü.21.11: Querung der Velohauptroute im Bereich Bahnhofplatz-Schauplatzgasse
- Massnahmen ÖV-Tram.3 und ÖV-Tram.4: Zweite Tramachse West und Ost
- Massnahme ÖV-Ort.1: ZBBS-Baustein 4 (siehe auch Kap. 2.4.5)

2.4.4 Netzstrategie ÖV 2040

Grundlage für die langfristige Entwicklung des ÖV-Netzes/Angebotes

Die Netzstrategie ÖV 2040 der RKBM, die am 10. Dezember 2020 verabschiedet wurde, ist auf Stufe Region/Kanton abgestimmt und bildet die Grundlage für die langfristige Entwicklung des ÖV-Netzes/Angebotes in der Kernagglomeration Bern. Die Netzstrategie macht auf konzeptioneller Ebene Aussagen zum Liniennetz und zur Wahl der Transportgefässe (Tram, Bus) (Regionalkonferenz Bern-Mittelland 2020).

Gemäss Zielbild der Netzstrategie ÖV (S. 7-8) führen langfristig sechs bis acht Tramlinien und fünf Buslinien in den bzw. durch den Stadtraum Bahnhof.

Festlegungen im Raum Bahnhof

Aufgrund der ÖV-Netztopologie liegt es in der Natur der Sache, dass die Netzstrategie relevante Festlegungen im Perimeter Stadtraum Bahnhof Bern enthält. So ist langfristig auf allen Zufahrten zum/im Perimeter Stadtraum Bahnhof Bern mit Gleisanlagen zu rechnen:

- Weiterhin auf der Achse Spitalgasse-Bahnhofplatz-Bubenbergrasse-Hirschengraben.
- Künftig auch im Bollwerk (Tram Wyler bzw. zweite Tramachse Ost), auf der Laupenstrasse (zweite Tramachse West) und auf der Schanzenstrasse (Tram Länggasse).
- Weiter zu berücksichtigen sind die Gleis- und Wendeanlagen für den Tram- und Busverkehr im Raum Bahnhof.

2.4.5 Parallel laufende Prozesse

Die Abstimmung mit parallel laufenden Prozessen ist sichergestellt. Dazu gehören unter anderen:

UNESCO-Managementplan

Kompatibilität mit UNESCO-Managementplan sichergestellt

Der Abgleich zwischen dem Verfahren «Stadtraum Bahnhof Bern» mit der Erarbeitung des UNESCO-Managementplans, respektive im Allgemeinen mit den Anforderungen an das UNESCO-Weltkulturerbe «Altstadt von Bern», wurde personell, wie auch materiell sichergestellt. Das Site-Management des UNESCO-Weltkulturerbes war in der Jury der Testplanung und im Lenkungsausschuss (Spurgruppe) vertreten. Zudem wurde das Verfahren «Stadtraum Bahnhof» durch den Leiter des Generalplanerteams zur Erstellung des UNESCO-Managementplans mitbegleitet.

Inhaltlich wurde der «Topologische Atlas» als städtebauliches Werkzeug zur Sicherung und Weiterentwicklung des Weltkulturerbes, der die Entstehung und die Funktionsweise des Stadtraums aufzeigt, den teilnehmenden Büros als Grundlage zur Verfügung gestellt. Die entstandenen Resultate (Kernaussagen) sind in deren Flughöhe mit den Anforderungen an die Sicherung und der Weiterentwicklung des UNESCO-Managementplans kompatibel (Kap. 6.3 Synthesebericht SRBB).

Zweckmässigkeitsbeurteilung zweite Tramachse

Die Planung «Stadtraum Bahnhof Bern» und die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) zweite Tramachse unter der Projektleitung der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) laufen als eigenständige Verfahren grundsätzlich parallel ab, weisen jedoch im Bereich des Stadtraum Bahnhof-Perimeters relevante inhaltliche Überschneidungen auf. Um die Projekte bestmöglich zu koordinieren, wurde der laufende Abgleich durch gegenseitige Einsitznahme in den Projektleitungs- resp. Fachgremien und Austausch zwischen den betreffenden Projektleitungen sichergestellt (Kap. 6.3 Synthesebericht SRBB). Der Entscheid über die Lage einer allfälligen zweiten Tramachse fällt im Verfahren der ZMB.

Koordination und Austausch mit
ZMB zweite Tramachse

Bau- und Verkehrsmassnahmen Zukunft Bahnhof Bern der Stadt Bern

Das Gesamtvorhaben «Zukunft Bahnhof Bern» (ZBB) beinhaltet Bau- und Verkehrsmassnahmen im Bahnhofumfeld, für die die Stadt Bern zuständig ist (ZBBS). ZBBS schafft direktere und komfortablere Verbindungen vom und zum Bahnhof Bern und betreffen insbesondere den ÖV, den Fuss- und den Veloverkehr. Den Stadtraum Bahnhof Bern betreffen die ZBBS-Bausteine 1-4:

Bau- und Verkehrsmassnahmen für
direktere und komfortablere
Verbindungen vom und zum Bahnhof

- 1 Bubenbergplatz
Verkehrsmassnahmen im Umfeld Bubenbergplatz
- 2 Hirschengraben
Personenpassage und Neugestaltung Hirschengraben
- 3 Henkerbrännli
Verkehrsmassnahmen im Umfeld Henkerbrännli/Bollwerk
- 4 Länggasse
Verkehrsmassnahmen im Umfeld Zugang Länggasse



Abbildung 2: Bau- und Verkehrsmaßnahmen Zukunft Bahnhof Bern der Stadt Bern (ZBBS)
(Quelle: ZBBS Bausteine 1-4 – Verkehrsmaßnahmen der Stadt Bern, 5 Personenunterführung)

Weitere Entwicklungsvorhaben

Weitere Entwicklungsvorhaben

Die Abstimmung mit den folgenden laufenden Entwicklungsvorhaben ist sichergestellt:

- Ersatzneubau Bollwerk 2-8
- Ersatzneubau Bubenbergplatz 4b

2.5 Planungsorganisation

Projektorganisation

Die Projektorganisation und die formellen Mitwirkungsorgane sind in Abbildung 3 dargestellt. Sie setzen sich aus den folgenden Gremien zusammen:

- Kernteam: Präsidialdirektion Stadt Bern, Stadtplanungsamt; BHP Raumplan AG; Synergo; forward berlin
- Projektteam: Stadtplanungsamt (Leitung); betroffene städtische Ämter und Fachstellen (Denkmalpflege, Stadtgrün Bern, Tiefbau Stadt Bern, Verkehrsplanung); Amt für Gemeinden und Raumordnung; BERNMOBIL
- Spurgruppe (Lenkungsausschuss): Leitungen der betroffenen städtischen Ämter und Fachstellen (Stadtplanungsamt, Denkmalpflege, Stadtgrün Bern, Tiefbau Stadt Bern, Verkehrsplanung, Immobilien Stadt Bern, Hochbau Stadt Bern) sowie von BERNMOBIL
- Stakeholder 1+2: Interessenvertretungen und Grundeigentümerschaften (siehe Anhang)

Umfassender Partizipationsprozess

Der vorliegende Richtplan stützt sich auf einen umfassenden Partizipationsprozess, der den Einbezug aller relevanten Akteur*innen sicherstellt. Während der Erarbeitung des Richtplans und des vorgelagerten Testplanungsverfahrens wurden vier Echoräume mit den Stakeholdergruppen durchgeführt. Aufgrund ihrer betrieblich und räumlich für den Stadtraum Bahnhof zentralen Bedeutung wurde die

Formulierung einzelner Massnahmen direkt mit den SBB abgestimmt, da diese nicht Teil der Spurgruppe sind.

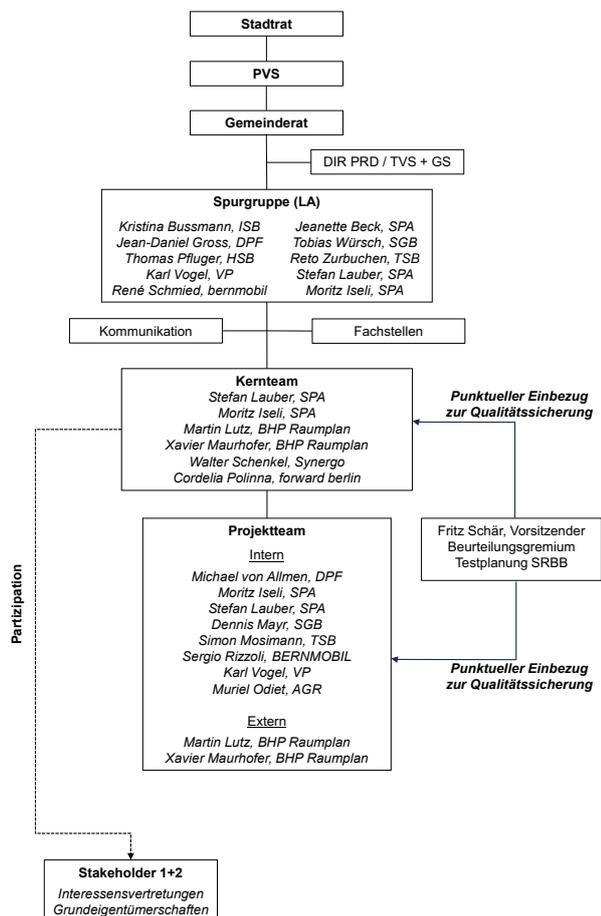


Abbildung 3: Organigramm Kommunaler Richtplan

2.6 Planerlassverfahren

Für den Erlass des kommunalen Richtplans Stadtraum Bahnhof Bern wird ein ordentliches Planerlassverfahren nach Art. 58 ff BauG durchgeführt. Das Verfahren beinhaltet die gesetzlich vorgegebenen Schritte der öffentlichen Mitwirkung, der kantonalen Vorprüfung, der Beschlussfassung durch den Gemeinderat sowie der Genehmigung durch den Kanton.

Ordentliches Planerlassverfahren

Mitwirkung

Kapitel wird nach Vorliegen ergänzt.

Kantonale Vorprüfung

Kapitel wird nach Vorliegen ergänzt.

Beschlussfassung

Kapitel wird nach Vorliegen ergänzt.

Ziele und Grundsätze für den Gesamtraum und die sechs Teilräume

Eckwerte für die Erarbeitung des Richtplans

3. Zukunftsbild 2035 ff

Das Zukunftsbild und die Synthese der «Testplanung Stadtraum Bahnhof Bern» definieren die Ziele und Grundsätze für den Gesamtraum (Stadtraum, Verkehr, Nutzung, Stadtklima und Durchwegung) und die sechs Teilräume «Bubenbergplatz», «Bahnhofplatz», «Bollwerk», «Bahnhofplattform», «Bundesgasse» und «Laupenstrasse». Darauf aufbauend hat der Gemeinderat am 21. Februar 2024 die Eckwerte zur weiteren Planung des Stadtraums Bahnhof Bern für den Zeithorizont bis 2035 und darüber hinaus beschlossen:

- Der Bubenbergplatz wird künftig mit den zwei Haupterschliessungen des Bahnhofs als Ankunftsort an Bedeutung gewinnen. Der heute stark verkehrsdominierte Platz soll deshalb eine breite, verkehrsbefreite Mittelzone mit einer Doppelbaumreihe und dem künftig hier platzierten Bubenbergdenkmal erhalten.
- Zur Aufwertung des Bahnhofplatzes bedarf es tiefgreifender Interventionen und einer weiteren Reduktion des motorisierten Individualverkehrs. Langfristig sollen die SBB-Aufnahmegebäude und der Baldachin ersetzt werden, um den Platz neu zu gestalten, Aufenthaltsqualität zu schaffen und stadtklimatische Massnahmen zu realisieren sowie um die Anbindung an die Altstadt zu verbessern.
- Im Bollwerk werden eine Allee und bahnhofseitig ein breiteres Trottoir angestrebt. Zudem soll mit neuen, präzise gesetzten und architektonisch attraktiven Gebäuden ein städtebauliches Vis-à-vis zur Altstadt geschaffen werden.
- Ein grosses langfristiges Aufwertungspotenzial hat die Plattform¹ über den Gleisen. Sie soll begrünt, erweitert und weiterhin als Busbahnhof und Parkplatz genutzt werden. Mit einer Neuordnung der Verkehrsflüsse sollen öffentlicher Raum, Aufenthaltsorte und Potenziale für weitere publikumsorientierte Nutzungen entstehen.
- Insgesamt sollen die Durchwegung und die Verbindungen der verschiedenen Stadtebenen (Bahnhofplatz / Altstadt-Bahnhofplattform-Uniterrasse / Grosse Schanze) verbessert sowie grosszügiger und attraktiver gestaltet werden. Im Bereich Bollwerk muss die ursprüngliche, stadträumlich attraktive Verbindung des Länggasse-Quartier mit der Altstadt wieder hergestellt werden.
- Die Bundesgasse soll in ihrer heutigen Erscheinungsform (Querschnitt, Allee, etc.) erhalten bleiben. Eine Tramachse Bundesgasse ist aus stadträumlicher Sicht jedoch möglich.²
- Der Strassenraum Laupenstrasse soll aufgewertet und begrünt und soweit möglich mit einer Allee ausgestattet werden.

¹ Als Plattform über den Gleisen wird der Teilbereich «Bahnhofplattform» gemäss Abbildung 5 in Kapitel 5 bezeichnet.

² Im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) zweite Tramache Innenstadt hat sich eine Linienführung durch die Bundesgasse-Kochergasse inzwischen als nicht realisierbar herausgestellt. Eine solche Linienführung wird nicht weiterverfolgt.

Der Synthesebericht und die beschlossenen Eckwerte des Gemeinderates bilden die Basis für die behördenverbindliche Verankerung des Zukunftsbilds im vorliegenden kommunalen Richtplan.

3.1 Grundsätze und Anforderungen

Sämtliche Massnahmen, die für das Zukunftsbild 2035 ff definiert werden, sollen zu einer wesentlichen Verbesserung der Qualität des Stadtraumes, insbesondere zur sorgfältigen Entwicklung in einem Weltkulturerbe, sowie zur Verbesserung des Stadtklimas und der Nutzungsqualität beitragen. Eine zentrale Anforderung für die Wirkung der Massnahmen ist eine starke Reduktion des MIV, ohne dabei den Anlieferungs- und Dienstleistungsverkehr zu unterbinden. Gleichzeitig sind attraktive Verbindungen für den Velo- und Fussverkehr sicherzustellen und soll eine der Verkehrsdrehscheibe der Agglomeration und Stadt Bern gerecht werdende Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrsnetzes möglich sein.

Zentrale Grundsätze und Anforderungen (Zukunftsbild 2035 ff)

3.2 Gesamttraum

3.2.1 Stadtraum

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

Stadträumliche Potenziale

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

Voraussetzungen für die stadträumliche und gestalterische Aufwertung

Stadtbildkommission gegen zweite Tramachse über den Bubenbergplatz

Im Nachgang zur Testplanung hat der Gemeinderat die Stadtbildkommission der Stadt Bern beauftragt, sich zur stadträumlichen Verträglichkeit einer zweiten Tramachse über den Bubenbergplatz zu äussern. Die Stadtbildkommission kommt zum Schluss, dass eine zweite Tramachse mit der angestrebten Aufwertung und künftigen Bedeutung des Bubenbergplatzes nicht vereinbar ist. Basis für die Stellungnahme der Stadtbildkommission bildete unter anderem die im Rahmen der ZBBS-Massnahmen vorgesehene Reduktion des MIV (vgl. auch S. 19).

Fusswegverbindungen

Von grosser stadträumlicher Bedeutung ist im Zukunftsbild auch der Übergangsbereich zwischen der Bahnhofplattform-Ebene und der Stadtebene. Das Zukunftsbild zeigt, dass es im Bahnhofsumfeld fünf Stellen gibt, wo in Zukunft neue, attraktive Verbindungen zwischen den verschiedenen Stadtniveaus realisiert werden sollen:

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

Solange das Stellwerksgebäude Bollwerk 12 nicht zur Disposition steht, kann eine Fusswegverbindung auf Höhe Speichergasse vorübergehend auch ausserhalb der Sichtachse Speichergasse zu liegen kommen.

Langfristiges Potenzial auf der Bahnhofplattform-Ebene

Obwohl im stadträumlichen Gesamtgefüge eher ein Nebenschauplatz, verfügt die heutige Bahnhofplattform ebenfalls über Potenzial für eine Neugestaltung und zukünftige Entwicklungen. Für diesen Raum können im Zukunftsbild 2035 ff basierend auf der Testplanung interessante komplementäre Funktionen zu den heute vorhandenen Nutzungen aufgezeigt werden. Allerdings stellen diese Optionen erst langfristig ein Potenzial dar. Die heutige Bahnhofplattform ist aufgrund ihres baulichen Zustands und der Statik nicht ausbaufähig. Ob eine allfällige künftige neue Bahnhofplattform zusätzliche Lasten tragen kann, ist nicht gesichert und hängt auch von den weiteren baulichen Massnahmen im Untergrund ab. Kurz- und mittelfristig stehen auf der Bahnhofplattform die Realisierung zusätzlicher Aufenthaltsbereiche und Grünräume im Vordergrund.

3.2.2 Verkehr

Attraktiver Fuss- und Veloverkehr

Um den flächeneffizienten Verkehr zu fördern, wird die Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr gemäss den Masterplänen Fuss- und Veloverkehr (2024) verbessert. Nebst baulich getrennten und durchgängigen Fuss- und Velowegen mit grösseren Zirkulationsräumen und Wartebereichen sind im Projektperimeter ca. 10'000 Veloparkplätze in Form von Velostationen und gedeckten und offenen Aussenabstellplätzen anzustreben.

Eine Daueraufgabe besteht darin, den MIV über den Bahnhof- und Bubenbergplatz zu reduzieren. Im Rahmen der ZBBS-Massnahmen wird dieser bis 2030 bereits um 60 % gesenkt. Eine kontinuierliche Reduktion des MIV zielt auf eine erhöhte Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, eine Steigerung der Aufenthaltsqualität und eine Verbesserung der Querbarkeit und ermöglicht damit die erwünschte stadträumliche Aufwertung.

Reduktion MIV

Der Wirtschaftsverkehr soll durch die Massnahmen nicht eingeschränkt werden. Ein effizienter Güterumschlag in der Altstadt und im Bahnhofraum soll weiterhin gewährleistet werden.

Keine Einschränkung des Wirtschaftsverkehrs

Gesamtheitlich stellt der Bahnhof Bern eine zentrale Verkehrsdrehscheibe dar. In diesem Sinne sind die Umsteigebeziehungen ÖV – ÖV und ÖV – Fuss- und Veloverkehr durch kurze und sichere Wege attraktiv zu gestalten. Mobilitätsharingangebote erleichtern den Umstieg von einem Verkehrsmittel aufs andere und sind zu fördern.

Attraktive Umsteigebeziehungen

Die Testplanung zeigte auf, dass für beide in der Zweckmässigkeitsbeurteilung zweite Tramachse diskutierten Varianten der Führung einer zweiten Tramachse (über den Bubenbergplatz oder über die Bundesgasse) grundsätzlich stadträumlich verträgliche Lösungen ausgearbeitet werden können, die auch mit Fuss-, Velo- und Busverkehr funktionieren. Für die Variante Bubenbergplatz–Bahnhofplatz–Bollwerk muss jedoch der MIV auf dieser Achse gegenüber den Planungswerten der ZBBS-Massnahmen zusätzlich deutlich reduziert werden. Eine zweite Tramachse ist auf dem Bubenbergplatz bei der Realisierung einer breiten Mitte nur mit nordseitigem Mischverkehr umsetzbar.

Zwei Varianten für die zweite Tramachse

Grundsätzlich erachtet der Gemeinderat eine zweite Tramachse über den Bubenbergplatz als unverträglich mit der geplanten Aufwertung des Stadtraums. Diese Haltung wird durch die Stadtbildkommission gestützt (vgl. S. 16). Weil die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) zweite Tramachse noch nicht abgeschlossen ist und verschiedene übergeordnete Planungen (RGSK 2021, Agglomerationsprogramm 4. Generation, Netzstrategie ÖV 2040) nach wie vor von einer allfälligen zweiten Tramachse über den Bubenbergplatz ausgehen, erfolgt im Richtplan keine Festsetzung zu einer zweiten Tramachse. Der Richtplan ist diesbezüglich ergebnisoffen formuliert.

Haltung Gemeinderat und Stadtbildkommission

Im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) zweite Tramachse Innenstadt hat sich eine Linienführung durch die Bundesgasse-Kochergasse als nicht realisierbar herausgestellt. Eine solche Linienführung wird nicht weiterverfolgt.

Zweite Tramachse über Bundesgasse nicht realisierbar

Bei der Variante einer zweiten Tramachse über Bubenbergplatz–Bahnhofplatz–Bollwerk resultieren die grössten Herausforderungen am Bahnhofplatz. Während sich am Bubenbergplatz zwei Tramachsen gestalterisch integrieren lassen, wird die Tramführung über den Bahnhofplatz in Richtung Bollwerk zu einer Herausforderung

Zweite Tramachse über Bubenbergplatz–Bahnhofplatz–Bollwerk

für diesen Stadtraum. Eine Chance dieser Linienführung besteht jedoch in der Aufwertung des Bollwerks durch die zusätzlichen Personenfrequenzen und die Neugestaltung des Strassenraums. Eine Tramachse über Bubenbergplatz, Bahnhofplatz und Bollwerk ist möglich, es muss aber noch die verkehrliche Machbarkeit generell sowie die städtebauliche Machbarkeit auf dem Bahnhofplatz nachgewiesen werden.

Auswirkungen Tramast Bollwerk

Mindestens langfristig ist im Bollwerk mit einem Tramast zu rechnen. Ob dieser bereits im Rahmen der zweiten Tramachse oder erst in einem späteren Entwicklungsschritt (Tram Wyler) realisiert werden wird, ist weniger entscheidend. Zusätzliche Personenfrequenzen und publikumswirksame Nutzungen sollen zu einer Aufwertung des Bollwerks beitragen. Der Tramast durch das Bollwerk bedingt den Nachweis der verkehrlichen Machbarkeit im Bereich Bahnhofplatz. Konsequenz eines solchen Tramasts ist jedoch, dass es schwierig sein wird, den Anforderungen des Fuss- und Veloverkehrs gerecht zu werden und den Stadtraum städtebaulich sowie sozialräumlich massgeblich aufzuwerten.

3.2.3 Nutzung

Verschiedene Nutzungsaspekte

Der Bubenbergplatz hat in unterschiedlicher Hinsicht grosses Verbesserungspotenzial, wobei die Schaffung und Verbesserung von Querungsmöglichkeiten für den Fuss- und Veloverkehr aus Nutzungsperspektive ein zentrales Anliegen darstellt. Darüber hinaus soll der Bubenbergplatz zukünftig als Ankunftsort und attraktiver Sozialraum funktionieren. Auch der Bahnhofplatz besitzt Potenzial zur Umgestaltung. Der Baldachin hat mit seinem umfassenden Witterungsschutz erhaltenswerte Qualitäten und schafft einen Sozialraum. Wenn der Baldachin zu Gunsten einer stadträumlichen Verbesserung zurückgebaut wird, müssen seine Funktionen (z. B. Witterungsschutz für Aufenthaltsmöglichkeiten ohne Konsumzwang) in anderer Form weiterhin gewährleistet sein. Im Bollwerk sind die Schaffung attraktiver Querverbindungen aus der Altstadt über die Treppenaufgänge und über eine hindernisfreie Alternative auf die Bahnhofplattform und in das Länggasse-Quartier von zentraler Bedeutung. Zudem soll im Bollwerk auf der Bahnseite auch aus Nutzungsperspektive ein Gegenüber für die Stadtseite geschaffen werden. Die Bahnhofplattform (bestehende Gleisüberdeckung) verfügt erst mittel- bis langfristig über ein grosses Nutzungspotenzial. Beim aktuellen Gleislayout ist eine Erweiterung der Bahnhofplattform nicht möglich.

3.2.4 Stadtklima

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

Beschränktes Potenzial für Verbesserungen im Bahnhofsumfeld

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

Potenzial auf der Gleisüberdeckung, entlang Verkehrsachsen und auf dem Bubenbergplatz

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

Kurz- und mittelfristige Massnahmen zur Begrünung und Beschattung

Im Weiteren haben auch die autoarme Gestaltung des Bahnhofplatzes sowie die Reduzierung des MIV auf den umliegenden Strassenräumen eine positive Auswirkung auf das Stadtklima. Wo ohne Qualitätsverlust für Fuss- und Veloverkehr möglich, sollen Strassenräume entsiegelt werden.

Entsiegelung

3.2.5 Durchwegung

Das Länggasse-Quartier und die Altstadt sind ungenügend miteinander verbunden. Deshalb sollen grosszügige und attraktive öffentliche und hindernisfreie Durchwegungen und Aufgänge auf die verschiedenen Stadtebenen (Bahnhofplatz / Stadtebene – Bahnhofplattform – Uniterrasse / Grosse Schanze) gesichert und realisiert werden, um die Vernetzung und Aufwertung insbesondere der Bahnhofplattform zu ermöglichen. Dies in der Achse Schwanengasse–Bogenschützenstrasse, auf

Verbindung des Länggasse-Quartiers mit der Altstadt

dem Bahnhofplatz sowie am Bollwerk in den drei Achsen Neuengasse, Aarberggasse und Speichergasse.

Anbindung Bundesgasse an Bahnhof

Die Verbindungen von der Bundesgasse zum Bahnhof via Schwanengasse und Christoffelgasse sind aufzuwerten und ausreichend zu verschatten. Grundlage der Aufwertung bildet die historische Ausformulierung der beiden Strassenanlagen.

3.3 Teilräume

3.3.1 Bubenbergplatz

Breite Mitte, Doppelbaumreihe und Bubenbergdenkmal

Der Bubenbergplatz wird zukünftig mit den zwei Haupterschliessungen des Bahnhofs (Aufnahmegebäude sowie Personenunterführung «Mitte» zum Bubenbergzentrum und Hirschengraben) als Ankunftsort der Stadt Bern an Bedeutung gewinnen. Der heute stark verkehrsdominierte Platz soll deshalb eine breite, verkehrsbefreite Mittelzone mit einer Doppelbaumreihe und dem künftig hier platzierten Bubenbergdenkmal erhalten. Die Verbesserung der Fuss- und Veloinfrastruktur gemäss Masterplänen erhalten im Raum Bubenbergplatz einen hohen Stellenwert. Die breite Mitte ist für den Fuss- und Veloverkehr durchlässig, besitzt einen offenen Charakter und weist eine Querorientierung auf. Dies ermöglicht eine signifikante Aufwertung des Stadtraumes, der Qualität der Querung sowie des Stadtklimas. Auf dem Bubenbergplatz hat die Realisierung einer breiten Mitte Priorität. Die Anordnung einer 2. Tramachse ist dieser Zielsetzung unterzuordnen.

3.3.2 Bahnhofplatz

Neugestaltung Bahnhofplatz

Um die stadträumliche Qualität des Bahnhofplatzes zu verbessern, den Aufenthaltsraum aufzuwerten und eine Stadtreparatur im Sinne des UNESCO-Weltkulturerbes vorzunehmen, bedarf es tiefgreifender Interventionen. Dazu soll die Gesamtverkehrsbelastung (exkl. Langsamverkehr) des Platzes abnehmen. Die Testplanungsergebnisse gehen davon aus, dass längerfristig der Ersatz des Aufnahmegebäudes und des Baldachins für die Qualität des Stadtraums unumgänglich sind. Für eine höhere Qualität des Stadtraumes ist deshalb längerfristig eine Alternative zum Baldachin zu suchen. Im Fall einer Sanierung oder eines Ersatzneubaus des Aufnahmegebäudes ist dessen städtebauliche Setzung zu prüfen und im Hinblick auf eine Aufwertung des Stadtraumes und des Bahnhofplatzes als Ankunftsort und Sozialraum zu optimieren. Die Optimierungen sollen es ermöglichen, die Platzfläche neu zu proportionieren und dadurch wesentliche Mehrwerte bezüglich Aufenthaltsqualität, Stadtklima, Fuss- und Veloverbindungen sowie Veloparkierung, Verweilorte und der Anforderungen aus dem UNESCO-Managementplan (Strassenachsen, Heiliggeistkirche, visuelle Integrität etc.) zu generieren. Dabei ist sicherzustellen, dass der Bahnhof als solcher erkennbar bleibt und von allen Personengruppen genutzt werden kann.

3.3.3 Bollwerk

Dem Bollwerk wird zukünftig mit der neuen Museumsstrasse (Hodlerstrasse) eine wesentlich grössere Bedeutung als bislang zukommen. Eine entsprechende Aufwertung des Stadtraumes ist demzufolge unabdingbar. Es ist bahnhofseitig der entsprechende Raum für Zufussgehende und – sofern möglich – für eine Begrünung mit einer beidseitigen Baumreihe, also einer Allee, anzustreben. Ein qualitätsvoller Stadtraum bedarf bahnhofseitig zudem präzise gesetzter, architektonisch attraktiver Gebäude mit publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen und einladendem Charakter als Vis-à-vis zur Altstadt (Stadtrenaturierung im Kontext des UNESCO-Weltkulturerbes) und entsprechender grosszügiger und offener Verbindungen von der Altstadt in die Länggasse (offene Treppe und attraktive hindernisfreie Alternative).

Stadträumliche Aufwertung

3.3.4 Bahnhofplattform

Die Bahnhofplattform über den Gleisen besitzt langfristig ein grosses städtebauliches Potential bezüglich des öffentlichen Raums, dem Stadtklima und erweiterten, publikumsorientierten Nutzungen. Sie soll begrünt und weiterhin als Busbahnhof und wo erforderlich als Parkplatz genutzt werden. Ihre Erweiterung ist im Rahmen der Weiterentwicklung des Bahnhofs Bern zu prüfen. Durch eine neue Anordnung der Verkehrsflüsse können öffentlicher Raum, neue Aufenthaltsorte und Potenziale für weitere publikumsorientierte Nutzungen entstehen. Schon bevor ein allfälliger Ersatz die statischen Voraussetzungen für grössere Veränderungen schafft, soll der Raum mit Begrünungen und anderen Interventionen aufgewertet werden.

Kurz- bis mittelfristige Massnahmen, langfristiges Potenzial

3.3.5 Bundesgasse

Die Bundesgasse soll in ihrer heutigen Erscheinungsform (Querschnitt, Allee als Typologie, etc.) erhalten bleiben.

Erhalt der heutigen Erscheinungsform

3.3.6 Laupenstrasse

Der Strassenraum Laupenstrasse hat bislang wenig Qualitäten. Er soll für den Fuss- und Veloverkehr aufgewertet und begrünt werden, soweit möglich mit einer Allee. Die stadtklimatische und sozialräumliche Aufwertung erfordert die Reduzierung des MIV.

Aufwertung

3.4 Plan zum Zukunftsbild 2035 ff



Abbildung 4: Zukunftsbild 2035 ff

4. Umsetzung

4.1 Grundeigentümergebindliche Planungen

Mit der kommunalen Richtplanung wird eine neue Grundlage für die kommunale Nutzungsplanung im Perimeter des «Stadtraums Bahnhof Bern» geschaffen. Die Vorgaben aus dem vorliegenden Richtplan werden in grundeigentümergebindlichen Planungen zukünftig bei Neuerlassen oder Änderungen berücksichtigt. Damit können die behördenverbindlichen Festlegungen der Richtplanung in den jeweiligen Arealen grundeigentümergebindlich verankert werden.

Festlegung in baurechtlicher Grundordnung

4.2 Überarbeitungsrhythmus, Monitoring, Controlling

Der vorliegende Richtplan wird periodisch überprüft und bei Bedarf fortgeschrieben. Sofern möglich und inhaltlich relevant, ist die Aktualisierung des Richtplans zeitlich auf die Revision des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts (RGSK) Bern-Mittelland abzustimmen.

Periodische Überprüfung und Fortschreibung

Grundlage für die Überprüfung bildet ein regelmässiges Monitoring. Dieses umfasst insbesondere folgende Themen:

Monitoring

- Erfassen der Arealentwicklungen und der Absichten der Grundeigentümergeinschaften
- Abstimmung Siedlung und Verkehr: Modalsplit, Verkehrs- und Nutzungsentwicklung, Entwicklung Bau- und Verkehrsinfrastruktur

Mit einem auf dem Monitoring basierenden Controlling kann aufgezeigt werden, ob und wie die anvisierten Richtplanziele erreicht werden und ob die Massnahmen die beabsichtigte qualitative und quantitative Wirkung zeigen. Das Controlling ist gegenüber dem Gemeinderat offenzulegen. Themen sind insbesondere:

Controlling

- Wirkungskontrolle qualitativer Ziele (städtebauliche Qualität, Freiräume, Biodiversität, Stadtklima, Nutzungsvielfalt, Sozialraum)
- Wirkungskontrolle Modalsplit und Fahrten, Verkehrsqualität ÖV-, MIV-, Fuss-/Velonetz, Veloparkierung

Wenn sich zeigt, dass die angestrebten Ziele und Grundsätze nicht erreicht werden oder anderweitig unerwünschte Entwicklungen eintreten, sind Steuerungsmassnahmen einzuleiten. Bei Bedarf ist der Richtplan anzupassen (auf der Ebene der Ziele und Grundsätze, der Kennwerte, Zielwerte oder der Massnahmen).

Bei Bedarf Steuerungsmassnahmen ergreifen

Ergänzend können bei Bedarf Gespräche mit den Grundeigentümergeinschaften geführt werden.

Gespräche mit Grundeigentümergeinschaften

4.3 Umsetzungsorganisation

Weiterführende Projektorganisation

Um die Umsetzung des Richtplans zu gewährleisten, wird die Projektorganisation aufrechterhalten:

- Operative Gesamtleitung: Präsidialdirektion Stadt Bern, Stadtplanungsamt
- Projektteam: Stadtplanungsamt (Leitung); betroffene städtische Ämter und Fachstellen (Denkmalpflege, Stadtgrün Bern, Tiefbau Stadt Bern, Verkehrsplanung); Amt für Gemeinden und Raumordnung; BERNMOBIL
- Spurguppe (Lenkungsausschuss): Leitende der betroffenen städtischen Ämter und Fachstellen (Stadtplanungsamt, Denkmalpflege, Stadtgrün Bern, Tiefbau Stadt Bern, Verkehrsplanung, Immobilien Stadt Bern, Hochbau Stadt Bern) sowie von BERNMOBIL

Bei der Umsetzung stimmt sich die Projektorganisation in Bezug auf die Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur weiterhin eng mit den SBB ab.

5. Massnahmen

Aufbau der Massnahmen

nur bei
 behördenverbindlichen
 Massnahmen

Nr.	Massnahme	Realisie- rungs- hori- zont	Koordina- tions- stand	Kostenträger / MIP-Anmeldung	Instrument / Verfahren
X.Y	Massnahme Zuständigkeiten Abhängigkeiten				

Name der Massnahme,
 Zuständigkeit (**Fett** = Federführung),
 Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen

X: Massnahmenbereich
 Y: Nummer

Realisierungshorizont

- kurzfristig (bis ca. 2035)
- mittelfristig (ca. 2035-2040)
- langfristig (ab ca. 2040)
- Daueraufgabe (DA)

Der Realisierungshorizont be-
 zeichnet den Zeithorizont für
 die Realisierung einer entspre-
 chenden Massnahme.

Koordinationsstand

- Vororientierung (V)
- Zwischenergebnis (Z)
- Festsetzung (F)

Kostenträger / MIP-Anmeldung

- Wer / Ja oder Nein
- — (noch unbekannt / integral bei
 Massnahmenumsetzung zu klären)

Vororientierung (V):
 Massnahmen, die als Vororientierung eingestuft sind,
 zeigen raumwirksame Tätigkeiten auf, die sich noch
 nicht in dem für die Abstimmung erforderlichen Mass
 umschreiben lassen, aber erhebliche Auswirkungen
 auf die räumliche Entwicklung haben können. (Quelle
 Richtplan Kanton Bern / Richtplan 2030)

Zwischenergebnis (Z):
 Massnahmen, die als Zwischenergebnis eingestuft
 sind, betreffen raumwirksame Tätigkeiten, die noch
 nicht aufeinander abgestimmt sind. Es können klare
 Aussagen zu den weiteren Abstimmungsschritten ge-
 macht werden, insbesondere, was vorzukehren ist,
 damit eine zeitgerechte Abstimmung erreicht werden
 kann. (Quelle: Richtplan Kanton Bern / Richtplan
 2030)

Festsetzung (F):
 Bei Massnahmen, welche als Festsetzung eingestuft
 sind, sind die raumwirksamen Tätigkeiten aufein-
 ander abgestimmt. (Quelle: Richtplan Kanton Bern /
 Richtplan 2030)

Instrumente / Verfahren zur Umsetzung des Richtplans

- BBV Baubewilligungsverfahren
- BGK Betriebs- und Gestaltungskonzept
- BGO Baurechtliche Grundordnung
 (inkl. ÜO, Strassenplanverfahren)
- InV Infrastrukturvertrag
- NEK Nutzungs- und Entwicklungskonzept
- NM Nutzungsmanagement
- QV Qualitätssicherndes Verfahren
- Ve Vertrag

Behördenverbindliche Massnahmen

Bei den folgenden Massnahmen handelt es sich um behördenverbindliche Massnahmen, die vom Amt für Gemeinden und Raumordnung genehmigt werden. Behördenverbindliche Massnahmen, die räumlich verortet werden können, sind in Abbildung 5 lokalisiert.

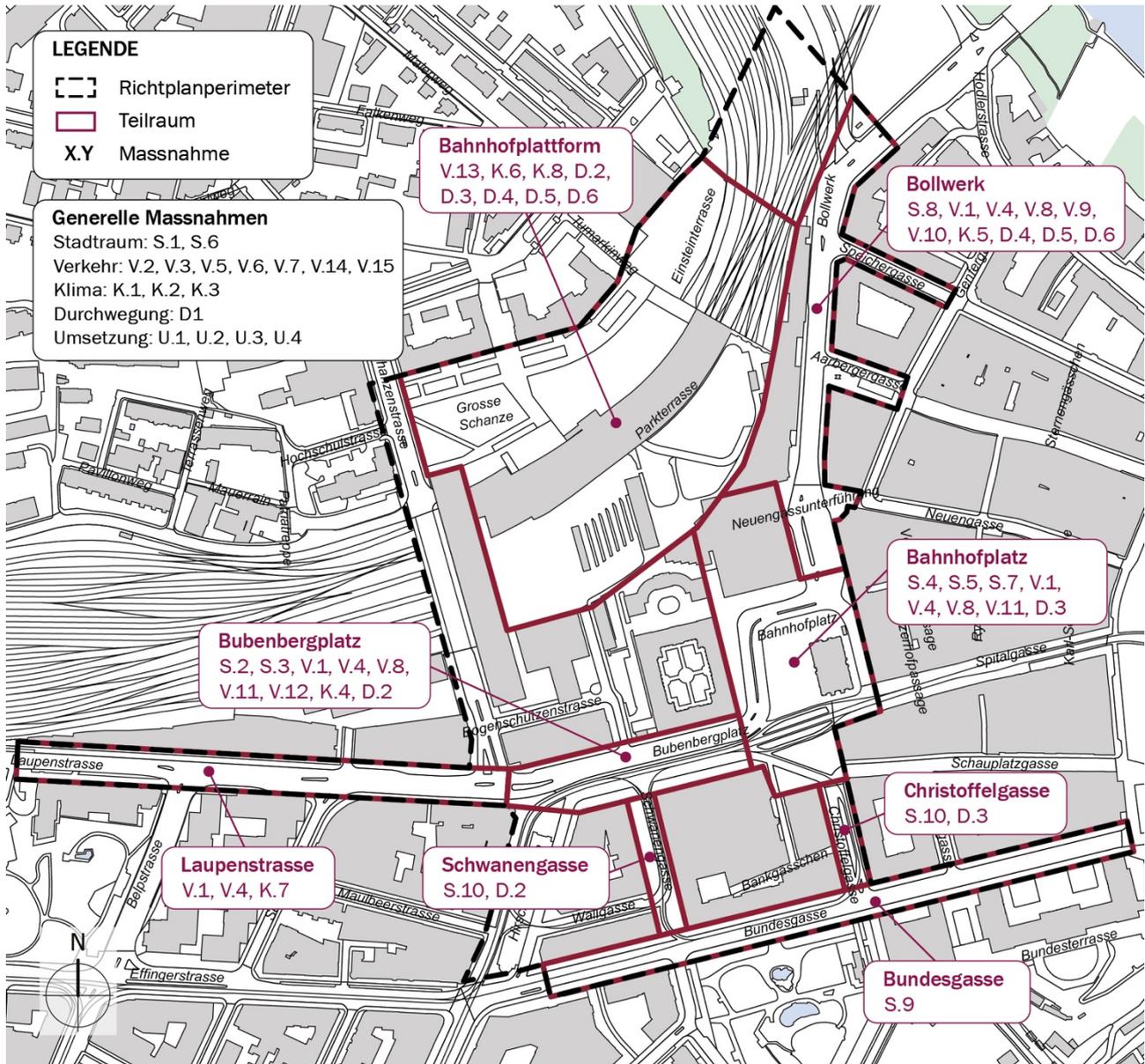


Abbildung 5: Massnahmenübersichtsplan (S=Stadtraum, V=Verkehr, K=Klima, D=Durchwegung, U=Umsetzung)

Stadtraum

Nr.	Massnahme	Realisie- rungshori- zont	Koordinations- stand	Kostenträger / MIP-Anmeldung	Instrument / Verfahren
S.1	<p>Stadträumliche und funktionale Aufwertung Der gesamte Stadtraum Bahnhof Bern ist stadträumlich, sozialräumlich, funktional und qualitativ aufzuwerten und repräsentativ zu gestalten. Die stadträumlichen Defizite sind zu beheben.</p> <p>Zuständigkeiten SPA, TSB, AÖV, RKBM, VP, SGB, AfU, BERNMOBIL, DPF, Fachstelle Sozialplanung, beteiligte Transportunternehmen, beteiligte Grundeigentümerschaften</p> <p>Abhängigkeiten S.2, S.3, S.4, S.5, S.6, S.7, S.8, S.10, V.1, V.2, V.3, V.4, V.5, V.6, V.7, V.8, V.9, V.10, V.11, V.12, V.14, V.15, K.1, K.2, K.3, K.4, K.5, D.1, D.2, D.3, D.4, D.5, D.6, U.1</p>	DA	F	Stadt Bern / -	NEK BGK QV BGO BBV
S.2	<p>Breite Mitte Bubenbergplatz Der Bubenbergplatz ist mit verkehrsbefreiter, breiter Mittelzone, mit offenem Charakter ohne Trennwirkung, Doppelbaumreihe und Bubenbergdenkmal auszubilden. Das Denkmal wird mittig platziert und axial ausgerichtet. Die Massnahmen für die Aufwertung des Bubenbergplatzes sind prioritär vor einer allfälligen 2. Tramachse zu gewichten.</p> <p>Zuständigkeiten SPA, TSB, AÖV, RKBM, VP, SGB, AfU, DPF, ISB, BERNMOBIL, beteiligte Transportunternehmen, betroffene Grundeigentümerschaften</p> <p>Abhängigkeiten S.1, S.3, S.6, S.10, V.1, V.2, V.3, V.4, V.5, V.6, V.7, V.8, V.11, V.12, V.14, V.15, K.1, K.2, K.3, K.4, K.5, D.1, D.2, U.1</p>	Lang- fristig	F	Stadt Bern / -	BGK BGO BBV
S.3	<p>Sichtbarmachung Stadtbach Bubenbergplatz Im Teilraum Bubenbergplatz ist die Sichtbarmachung des Stadtbachs zu prüfen und entsprechend umzusetzen.</p> <p>Zuständigkeiten SPA, SGB, TSB, DPF, BERNMOBIL, betroffene Grundeigentümerschaften</p> <p>Abhängigkeiten S.1, S.2, V.2, V.3, V.5, K.4, K.5, U.1</p>	Lang- fristig	V	Stadt Bern / -	Studie

Nr.	Massnahme	Realisie- rungshori- zont	Koordina- tionsstand	Kostenträger / MIP-Anmeldung	Instrument / Verfahren
S.4	<p>Neuorganisation Bahnhofplatz Die Platzfläche ist neu zu proportionieren, damit die Aufenthaltsqualität, die Verkehrssituation und das Stadtklima verbessert werden. Weiter sollen die Anforderungen aus dem UNESCO-Managementplan (Strassenachsen, Heiliggeistkirche, visuelle Integrität, etc.) umgesetzt werden.</p> <p>Die etappenweise Transformation des Bahnhofplatzes bis hin zum längerfristigen Zielbild soll in einer städtebaulichen Studie näher untersucht werden, sobald sich massgebliche Veränderungen im Umfeld des Bahnhofplatzes abzeichnen (Klärung zu Tramachsen, Ersatz-/Sanierungsabsichten Baldachin oder SBB-Aufnahmegebäude o.ä.). Die Studie ist mit der Studie in Massnahme S.7 zu koordinieren.</p> <p>Zuständigkeiten SPA, TSB, DPF, VP, SGB, BERNMOBIL, AÖV, RKBM, betroffene Grundeigentümerschaften</p> <p>Abhängigkeiten S.1, S.6, S.7, S.10, V.1, V.2, V.3, V.4, V.5, V.6, V.7, V.8, V.11, V.14, V.15, K.1, K.2, K.3, K.4, D.3, U.1</p>	Lang- fristig Mittel- fristig	Z Z	Stadt Bern / –	Studie NEK QV BGO
S.5	<p>Rückbau und Ersatz Baldachin Sobald der Baldachin das Ende des Lebenszyklus erreicht hat, soll er zurückgebaut und ersetzt werden. Dabei ist der Witterungsschutz für sämtliche Haltestellenbereiche sicherzustellen. Zudem ist das Thema der Überdeckung aus Sicht des Sozial-/Aufenthaltsraums zu bearbeiten.</p> <p>Zuständigkeiten SPA, TSB, DPF, VP, AÖV, RKBM, BERNMOBIL, ISB, BSS</p> <p>Abhängigkeiten S.1, S.6, S.7, K.1, K.2, K.3, K.4, D.3, U.1</p>	Lang- fristig	Z	Stadt Bern / –	Studie NEK QV BGO
S.6	<p>Witterungsschutz bei Tram- und Bus-Haltestellen Bei sämtlichen Tram- und Bus-Haltestellen ist der Witterungsschutz sicherzustellen. Entsprechende Massnahmen sind jeweils zu prüfen.</p> <p>Zuständigkeiten BERNMOBIL, SPA, TSB, DPF, VP, AÖV, RKBM</p> <p>Abhängigkeiten S.1, S.2, S.4, S.5, S.9, S.10, V.2, V.5, V.13, K.1, K.5, K.7, D.1, U.1</p>	DA	Z	Stadt Bern / –	BBV

Nr.	Massnahme	Realisie- rungshori- zont	Koordina- tionsstand	Kostenträger / MIP-Anmeldung	Instrument / Verfahren
S.7	<p>Sanierung oder Ersatzneubau SBB-Aufnahmegebäude</p> <p>Bei einer grundlegenden Sanierung, Veränderung oder einem Ersatzneubau des SBB-Aufnahmegebäudes ist dessen Ausgestaltung und städtebauliche Setzung im Hinblick auf eine massgebliche stadträumliche Aufwertung des Bahnhofplatzes zu prüfen und optimieren. Dabei muss die Stellung eines allfälligen Ersatzneubaus des SBB-Aufnahmegebäudes die stadträumliche Bedeutung der Heiliggeistkirche und des Burgerspitals berücksichtigen. Gleichzeitig sind die verkehrlichen Anforderungen des Hauptzugangs zum zweitgrössten Bahnhof der Schweiz zu berücksichtigen.</p> <p>In einer städtebaulichen Studie, die mit der Studie aus Massnahme S.4 zu koordinieren ist, sind vertieft zu prüfen / zu klären:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Städtebauliche Setzung - Ausdehnung - Höhenentwicklung - Formale Ausgestaltung gegenüber dessen Funktion als Ankunftsort bzw. Zugang zu einem schweizweit wichtigen Bahnhof - Charakter und Identitätsbildung (Lesbarkeit des Bahnhofs) <p>Zuständigkeiten SBB, SPA, DPF, AÖV, RKBM, TSB, VP</p> <p>Abhängigkeiten S.1, S.4, S.5, V.2, V.3, V.5, V.8, V.11, V.15, K.1, K.2, K.3, D.1, D.3, U.1</p>	Lang- fristig	V	SBB / -	NEK QV BGO
S.8	<p>Neubebauung Bollwerk</p> <p>Bahnhofseitig ist auf eine präzise gesetzte, architektonisch attraktive Neubebauung mit publikumsorientierter Erdgeschossnutzung hinzuwirken, die als städtebauliches Vis-à-vis zur Altstadt wirkt und die verkehrlichen Anforderungen (Querschnitte, etc.) erfüllt.</p> <p>Umsetzung beim Ersatzneubau Bollwerk 2-8.</p> <p>Allfällige spätere Fortsetzung im Bollwerk 10-12.</p> <p>Zuständigkeiten SBB, SPA, VP, TSB, DPF, AÖV, RKBM, BERNMOBIL</p> <p>Abhängigkeiten S.1, V.2, V.3, V.4, V.5, V.9, V.10, V.15, K.1, K.2, K.3, K.5, D.1, D.4, D.5, D.6, U.1</p>	Kurzfristig Lang- fristig	F F	SBB, Stadt Bern / -	Studie QV BGO

Nr.	Massnahme	Realisie- rungshori- zont	Koordinati- onsstand	Kostenträger / MIP-Anmeldung	Instrument / Verfahren
S.9	<p>Erhaltung Erscheinungsform Bundesgasse Die Bundesgasse ist in ihrer heutigen Erscheinungsform zu erhalten. Dies betrifft insbesondere den Querschnitt und die Allee als Typologie.</p> <p>Zuständigkeiten SPA, VP, TSB, SGB, DPF, BERNMOBIL</p> <p>Abhängigkeiten S.6, S.10, V.3, V.5, V.6, V.7, V.14, V.15, K.1, K.2, K.3, D.1, D.2, D.3, U.1</p>	DA	F	Stadt Bern / -	evtl. BGO
S.10	<p>Aufwertung Schwanengasse und Christoffelgasse Die Gestaltung des Raumes zwischen Bahnhofplatz–Christoffelgasse–Bundesgasse sowie zwischen Bubenbergrplatz–Schwanengasse–Bundesgasse ist noch näher zu untersuchen. Die Verbindungsachsen sind zu verbessern und ausreichend zu verschatten.</p> <p>Zuständigkeiten SPA, VP, TSB, SGB, DPF, AÖV, RKBM, BERNMOBIL</p> <p>Abhängigkeiten S.1, S.2, S.4, S.6, S.9, V.2, V.3, V.5, V.6, V.7, V.14, V.15, K.1, K.2, K.3, D.1, D.2, D.3, U.1</p>	Lang- fristig	Z	Stadt Bern / –	Studie NEK BGK

Verkehr

Nr.	Massnahme	Realisie- rungs- hori- zont	Koordina- tions- stand	Kostenträger / MIP-Anmeldung	Instrument / Verfahren
V.1	<p>Reduktion MIV und Fahrbahnfläche Auf der Achse Laupenstrasse-Bubenbergrplatz-Bahnhofplatz-Bollwerk ist der MIV laufend zu reduzieren und die entsprechende Fahrbahnfläche zu beschränken. Die Verkehrsbelastung durch den MIV ist zugunsten der stadtklimatischen und sozialräumlichen Aufwertung des Strassenraumes sowie eines störungsfreien ÖV-Betriebes kontinuierlich zu reduzieren.</p> <p>Zuständigkeiten VP, SPA, RKBM, TSB, BERNMOBIL</p> <p>Abhängigkeiten S.1, S.2, S.4, V.2, V.3, V.4, V.6, V.7, V.10, V.14, K.1, K.2, K.3, K.4, K.5, K.7, D.1, D.2, D.3, D.4, D.5, D.6, U.1</p>	DA	F	Stadt Bern / -	BGK BBV evtl. BGO InV
V.2	<p>Sicherstellung öffentlicher Verkehr Der Stadtraum Bahnhof ist die zentrale Drehscheibe für den öffentlichen Verkehr auf städtischer, regionaler, kantonaler und nationaler Ebene. Funktionieren und Abwicklung des öffentlichen Verkehrs ist deshalb im Normalbetrieb sowie bei geplanten und ungeplanten Störfällen jederzeit sicherzustellen. Das Ausmass der dazu erforderlichen Infrastrukturen ist zu prüfen und entsprechend sicherzustellen.</p> <p>Zuständigkeiten VP, SPA, AÖV, RKBM, BERNMOBIL, SBB</p> <p>Abhängigkeiten S.1, S.2, S.3, S.4, S.6, S.7, S.8, S.10, V.1, V.3, V.4, V.5, V.6, V.7, V.8, V.9, V.10, V.11, V.12, V.13, V.14, K.1, K.2, K.3, K.4, K.5, K.6, K.7, D.1, D.2, D.3, D.4, D.5, D.6, U.1</p>	DA	F	Stadt Bern, BERNMOBIL, RKBM / -	BGK BBV InV
V.3	<p>Sicherstellung Anlieferung Der Anlieferungs- und Dienstleistungsverkehr ist im ganzen Perimeter sicherzustellen. Die dazu erforderliche Verkehrsfläche wird sichergestellt und die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der Zufahrtswege und Ladezonen werden gewährleistet. Der entsprechende Platzanspruch ist mit jenem des ÖV abzustimmen.</p> <p>Zuständigkeiten VP, SPA, BERNMOBIL, SBB</p> <p>Abhängigkeiten S.1, S.2, S.3, S.4, S.7, S.8, S.9, S.10, V.1, V.2, V.4, V.5, V.6, V.7, V.10, V.13, V.14, K.4, K.5, K.7, D.1, D.2, D.3, D.4, D.5, D.6, U.1</p>	DA	F	- / -	BGK BBV InV

Nr.	Massnahme	Realisierungszeit	Koordinationsstand	Kostenträger / MIP-Anmeldung	Instrument / Verfahren
V.4	<p>Attraktive Verbindungen Fuss- und Veloverkehr Auf der Achse Laupenstrasse–Bubenbergplatz–Bahnhofplatz–Bollwerk sind attraktive Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr gemäss Masterplänen sicherzustellen.</p> <p>Zuständigkeiten VP, TSB, SPA, SGB, BERNMOBIL</p> <p>Abhängigkeiten Masterplan Fussverkehr (2024), Masterplan Veloinfrastruktur (2024) S.1, S.2, S.4, S.8, V.1, V.2, V.3, V.5, V.6, V.10, V.12, V.14, V.15, K.1, K.3, K.4, K.5, K.7, D.1, D.2, D.3, D.4, D.5, D.6, U.1</p>	Kurzfristig	F	Stadt Bern / –	BGK BBV evtl. BGO InV
V.5	<p>Verbesserung / Gewährleistung Hindernisfreiheit Die Hindernisfreiheit ist zu gewährleisten bzw. zu verbessern. Dabei sind insbesondere die folgenden Themen zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - hohe Haltekanten für den autonomen Zugang zum öffentlichen Verkehr - akustische und/oder taktile Informationen und Leitsysteme für Menschen mit Sehbehinderungen - Traversierbarkeit für den Fussverkehr auch für Menschen mit Behinderungen hindernisfrei - Hindernisfreie, versiegelte Gehwegbereiche <p>Grundlage für die Verbesserung / Gewährleistung der Hindernisfreiheit bildet die Normalie «Bern baut».</p> <p>Zuständigkeiten TSB, VP, SPA, BERNMOBIL, BSS</p> <p>Abhängigkeiten S.1, S.2, S.3, S.4, S.6, S.7, S.8, S.9, S.10, V.2, V.3, V.4, V.6, V.7, V.10, V.12, V.13, K.1, K.2, K.3, K.4, K.5, K.6, K.7, D.1, U.1</p>	DA	F	Stadt Bern / –	
V.6	<p>Koordination Raumbedarf Gesamtverkehr Die zunehmenden Bedürfnisse des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs und die verbleibenden Fahrbahnflächen für den MIV sind aufeinander abzustimmen.</p> <p>Zuständigkeiten VP, RKBM, TSB, DPF, SPA, AÖV, BERNMOBIL, betroffene Transportunternehmen</p> <p>Abhängigkeiten S.1, S.2, S.4, S.9, S.10, V.1, V.2, V.3, V.4, V.5, V.7, V.8, V.9, V.10, V.11, V.12, V.13, V.14, V.15, K.1, K.2, K.3, K.4, K.5, K.6, K.7, D.1, D.2, D.3, D.4, D.5, D.6, U.1</p>	DA	F	Stadt Bern, BERNMOBIL / –	BGK BBV evtl. BGO InV

Nr.	Massnahme	Realisie- rungs- hori- zont	Koordina- tions- stand	Kostenträger / MIP-Anmeldung	Instrument / Verfahren
V.7	<p>Lösungen für ausserordentlichen ÖV-Betrieb Es sind Lösungen für den öffentlichen Verkehr im Störfall bzw. im ausserordentlichen Betrieb (Redundanzen, Wendemöglichkeiten inkl. Tramwendeschlaufen, provisorische Haltestellen für Bahnersatzbusse, usw.) zu entwickeln. Die notwendigen Räume und Infrastrukturen sind grossräumig (über den Richtplanperimeter hinaus) zu betrachten und zu sichern.</p> <p>Zuständigkeiten VP, BERNMOBIL, TSB, SPA, AÖV, RKBM, SBB, BLS, RBS</p> <p>Abhängigkeiten S.1, S.2, S.4, S.9, S.10, V.1, V.2, V.3, V.5, V.6, V.8, V.9, V.10, V.11, V.14, U.1</p>	Kurzfristig	F	BERNMOBIL-/ Nein	Studie BGK BGO InV
V.8	<p>Verkehrlicher Nachweis Tramast Bollwerk Die verkehrliche Machbarkeit eines Tramasts über Bubenbergrplatz–Bahnhofplatz–Bollwerk ist nachzuweisen. Insb. im Bereich Bahnhofplatz.</p> <p>Zuständigkeiten RKBM, BERNMOBIL, TSB, VP</p> <p>Abhängigkeiten S.1, S.2, S.4, S.7, V.2, V.6, V.7, V.9, V.10, V.11, V.14, K.5</p>	Kurzfristig	F	RKBM, Stadt Bern, BERNMOBIL / Nein	Studie
V.9	<p>Sicherung Raumbedarf Tramast Bollwerk Sofern die verkehrliche Machbarkeit des Tramasts gegeben ist (vgl. V.8) ist im Bollwerk der nötige Raum für einen Tramast und die dafür notwendigen Haltekanten zu sichern.</p> <p>Zuständigkeiten VP, RKBM, SPA, TSB, BERNMOBIL, betroffene Grundeigentümerschaften</p> <p>Abhängigkeiten S.1, S.8, V.2, V.6, V.7, V.8, V.10, U.1</p>	Kurzfristig	F	Stadt Bern / –	BGK BGO InV
V.10	<p>Aufwertung und Raumsicherung Fussweg Bollwerk Der Raum für eine Aufwertung für den Fussverkehr ist zu sichern. Beidseitig wird ein breites Trottoir angestrebt.</p> <p>Zuständigkeiten VP, TSB, SPA, DPF, SGB, betroffene Grundeigentümerschaften</p> <p>Abhängigkeiten S.1, S.8, V.1, V.2, V.3, V.4, V.5, V.6, V.7, V.8, V.9, V.14, K.1, K.2, K.3, K.5, D.1, D.4, D.5, D.6, U.1</p>	Kurzfristig	Z	Stadt Bern / –	BGK BGO InV

Nr.	Massnahme	Realisierungs- horizont	Koordina- tionsstand	Kostenträger / MIP-Anmeldung	Instrument / Verfahren
V.11	<p>Integration Gleisverbindungen Bubenberplatz und Bahnhofplatz Im Teilraum Bubenberplatz und im Teilraum Bahnhofplatz ist die Verknüpfung der Gleisverbindungen zwischen bestehenden und potenziellen künftigen Tramachsen sicherzustellen.</p> <p>Zuständigkeiten BERNMOBIL, AÖV, RKBM, TSB, VP, SPA, SGB, ISB</p> <p>Abhängigkeiten S.1, S.2, S.4, S.7, V.2, V.6, V.7, V.8, V.12, U.1</p>	DA	V	RKBM, Stadt Bern, BERNMOBIL / Nein	BGK evtl. BGO InV
V.12	<p>Verbesserung Querungsmöglichkeiten Fuss- und Veloverkehr Bubenberplatz Die Querungsmöglichkeiten für den Fuss- und Veloverkehr sind zu verbessern und gemäss Masterplänen umzusetzen.</p> <p>Zuständigkeiten VP, TSB, SPA, BERNMOBIL</p> <p>Abhängigkeiten S.1, S.2, V.2, V.4, V.5, V.6, V.11, V.14, V.15, D.1, D.2, U.1</p>	Kurzfristig	F	Stadt Bern / –	BGK BBV evtl. BGO InV
V.13	<p>Neuorganisation Bahnhofplattform Die Bahnhofplattform wird künftig weiterhin als Busbahnhof und wo nötig als Parkplatz genutzt. Die Verkehrsflüsse sollen jedoch neu organisiert werden, um öffentlichen Raum, Aufenthaltsorte ohne Konsumzwang sowie Potenziale für publikumsorientierte Nutzungen und Begrünung zu schaffen.</p> <p>Zuständigkeiten SPA, VP, AÖV, RKBM, SGB, beteiligte Transportunternehmen, betroffene Grundeigentümerschaften</p> <p>Abhängigkeiten S.6, V.2, V.3, V.5, V.6, K.1, K.2, K.6, K.8, D.1, D.2, D.3, D.4, D.5, D.6, U.1</p>	Mittelfristig	V	- / -	Studie NEK BGK evtl. BGO
V.14	<p>Anpassung Temporegime In allen vom MIV und ÖV befahrenen Teilgebieten wird die Reduktion der Geschwindigkeit zugunsten der stadtverträglichen Verkehrsbelastung und Durchlässigkeit für Fuss- und Veloverkehr geprüft und wo möglich umgesetzt.</p> <p>Zuständigkeiten VP</p> <p>Abhängigkeiten S.1, S.2, S.4, S.10, V.1, V.2, V.3, V.4, V.6, V.7, V.8, V.10, V.12</p>	DA		- / -	

Nr.	Massnahme	Realisie- rungs- hori- zont	Koordina- tions- stand	Kostenträger / MIP-Anmeldung	Instru- ment / Verfahren
V.15	<p>Veloparkierung Im ganzen Perimeter werden die öffentliche Veloparkierung sowie die Zugänglichkeit und die Standorte der Velostationen geprüft und verbessert. Der dazu erforderliche Raum wird sichergestellt.</p> <p>Zuständigkeiten VP, SPA</p> <p>Abhängigkeiten S.1, S.2, S.4, S.7, S.8, S.9, S.10, V.4, V.6, V.12, V.13, K.8, U.1</p>	DA	V	- / -	Studie NEK BGK evtl. BGO

Stadtklima

Nr.	Massnahme	Realisie- rungs- hori- zont	Koordina- tions- stand	Kostenträger / MIP-Anmeldung	Instrument / Verfahren
K.1	<p>Begrünung und Beschattung Im ganzen Perimeter sind kurz- und mittelfristige Massnahmen zur kleinmasstäblichen Begrünung und Beschattung vorzunehmen. Z.B. durch zusätzliche Baumreihen, wo diese möglich sind.</p> <p>Zuständigkeiten SPA, SGB, TSB, VP, DPF, BERNMOBIL, betroffene Grundeigentümerschaften</p> <p>Abhängigkeiten S.1, S.2, S.4, S.5, S.6, S.7, S.8, S.9, S.10, V.1, V.2, V.4, V.5, V.6, V.10, V.13, K.2, K.3, K.4, K.5, K.6, K.7, K.8, U.1</p>	DA	F	Stadt Bern / –	BGK BGO BBV
K.2	<p>Reduktion von Hitze und Wärmeinseln Bei Planungs- und Bauvorhaben ist dafür zu sorgen, dass Hitze- und Wärmeinseln soweit wie möglich reduziert und stadtklimatische Verbesserungen vorgenommen werden.</p> <p>Zuständigkeiten SPA, TSB, SGB, DPF, betroffene Grundeigentümerschaften</p> <p>Abhängigkeiten Energie- und Klimastrategie Stadt Bern Massnahme 8u, Räumlicher Massnahmenplan Klimaanpassung unter der Federführung der PRD (SPA) UNESCO-Managementplan S.1, S.2, S.4, S.5, S.7, S.8, S.9, S.10, V.1, V.2, V.5, V.6, V.10, V.13, K.1, K.3, K.4, K.5, K.6, K.7, K.8, U.1</p>	DA	F	Stadt Bern / –	BGK BGO BBV
K.3	<p>Beschränkung Bodenversiegelung Die Bodenversiegelung wird soweit möglich auf das funktional und betrieblich notwendige Minimum beschränkt.</p> <p>Zuständigkeiten SPA, TSB, SGB, DPF, betroffene Grundeigentümerschaften</p> <p>Abhängigkeiten Energie- und Klimastrategie Stadt Bern Massnahme 8u, Räumlicher Massnahmenplan Klimaanpassung unter der Federführung der PRD (SPA) UNESCO-Managementplan S.1, S.2, S.4, S.5, S.7, S.8, S.9, S.10, V.1, V.2, V.4, V.5, V.6, V.10, K.1, K.2, K.4, K.5, K.6, K.7, K.8, U.1</p>	DA	F	Stadt Bern / –	BGK BGO BBV

Nr.	Massnahme	Realisie- rungs- hori- zont	Koordina- tions- stand	Kostenträger / MIP-Anmeldung	Instru- ment / Verfahren
K.4	<p>Klimaanpassungsmassnahmen Bubenberplatz Mit der Ausbildung einer breiten Mitte sind Klimaanpassungsmassnahmen umzusetzen. Die breite Mitte ist mit einer Doppelbaumreihe auszustatten. Der Einsatz von Wasserelementen ist zu prüfen. Die Wasserelemente dürfen die Langsamverkehrs-Querungen und den offenen Charakter der breiten Mitte nicht behindern.</p> <p>Zuständigkeiten SPA, SGB, TSB, DPF, VP, BERNMOBIL, betroffene Grundeigentümerschaften</p> <p>Abhängigkeiten S.1, S.2, S.3, S.4, S.5, V.1, V.2, V.3, V.4, V.5, V.6, K.1, K.2, K.3, D.1, D.2, U.1</p>	Lang- fristig	Z	Stadt Bern / –	BGK BGO BBV InV
K.5	<p>Klimaanpassungsmassnahmen Bollwerk Der Strassenraum im Teilraum Bollwerk ist aufzuwerten und zu begrünen. Es ist sofern räumlich möglich eine Allee anzustreben. Der entsprechende Raumbedarf für die Klimaanpassungsmassnahmen erfordert eine Interessenabwägung mit den übrigen Raumanprüchen im Teilraum Bollwerk.</p> <p>Zuständigkeiten SPA, SGB, TSB, DPF, VP, BERNMOBIL, betroffene Grundeigentümerschaften</p> <p>Abhängigkeiten S.1, S.2, S.6, S.8, V.1, V.2, V.3, V.4, V.5, V.6, V.8, V.10, K.1, K.2, K.3, D.1, D.4, D.5, D.6, U.1</p>	Kurzfristig	Z	Stadt Bern / –	BGK BGO BBV InV
K.6	<p>Klimaanpassungsmassnahmen Bahnhofplattform Bei einer zukünftigen Neugestaltung der Gleisüberdeckung sind in Abstimmung mit Massnahme K.8 Massnahmen zur Verbesserung des Stadtklimas zu berücksichtigen. Durch den Umgang mit Regenwasser nach dem Schwammstadtprinzip und geeignete Vegetation sind ein klimatischer Ausgleich anzustreben und die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Bei einem Ersatzneubau der Bahnhofplattform oder einer Erneuerung derer statischen Elemente ist zu prüfen, ob diese so ausgebildet werden kann, dass eine begrünte Überdachung möglich wird.</p> <p>Punktuelle Aufwertungsmassnahmen können bereits kurzfristig ausgelöst werden.</p> <p>Zuständigkeiten SPA, SGB, DPF, betroffene Grundeigentümerschaften</p> <p>Abhängigkeiten V.2, V.5, V.6, V.13, K.1, K.2, K.3, K.8 D.1, D.2, D.3, D.4, D.5, D.6, U.1</p>	Lang- fristig	V	Stadt Bern und Grundeigentü- merschaften / –	NEK BGO BBV InV

Nr.	Massnahme	Realisierungszeit	Koordinationsstand	Kostenträger / MIP-Anmeldung	Instrument / Verfahren
K.7	<p>Klimaanpassungsmassnahmen Laupenstrasse Der Strassenraum Laupenstrasse ist aufzuwerten und zu begrünen. Soweit möglich wird er mit einer Allee ausgestattet.</p> <p>Zuständigkeiten SPA, SGB, TSB, VP, DPF, BERNMOBIL</p> <p>Abhängigkeiten S.6, V.1, V.2, V.3, V.4, V.5, V.6, K.1, K.2, K.3, U.1</p>	Mittelfristig	Z	Stadt Bern / –	BGK BGO BBV InV
K.8	<p>Neubau Bahnanlagen / Bahnhof Bei einem Neubau des Bahnhofs und/oder umfassenden Veränderungen der Gleisanlagen sind in Abstimmung mit Massnahme K.6 möglichst weitgehende Massnahmen zur Reduktion des Hitzeinseleffektes (z.B. Erweiterung der Gleisüberdeckung) umzusetzen.</p> <p>Zuständigkeiten SPA, SBB, DPF, SGB, beteiligte Transportunternehmen, betroffene Grundeigentümerschaften</p> <p>Abhängigkeiten V.13, V.15, K.1, K.2, K.3, K.6, D.1, D.5, D.6, U.1</p>	Langfristig	V	Stadt Bern / –	Studie NEK QV

Durchwegung

Nr.	Massnahme	Realisie- rungs- hori- zont	Koordina- tions- stand	Kostenträger / MIP-Anmeldung	Instrument / Verfahren
D.1	<p>Hindernisfreie Durchwegung Die Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr sind hindernisfrei auszubilden oder mit einer nahe gelegenen, gut auffindbaren, attraktiven hindernisfreien Verbindung zu ergänzen.</p> <p>Grundlage für die Verbesserung / Gewährleistung der Hindernisfreiheit bildet die Normalie «Bern baut».</p> <p>Zuständigkeiten SPA, TSB, VP, BERNMOBIL, BSS</p> <p>Abhängigkeiten S.1, S.2, S.7, S.8, S.9, S.10, V.1, V.2, V.3, V.4, V.5, V.6, V.10, V.12, V.13, K.4, K.5, K.6, K.8, D.2, D.3, D.4, D.5, D.6, U.1</p>	Kurzfristig	Z	Stadt Bern / Ja	BGO BBV InV
D.2	<p>Verbindung Bubenbergrplatz–Länggasse In der Achse Schwanengasse–Bogenschützenstrasse (westlich des Burgerspitals) ist eine grosszügige und attraktive öffentliche Verbindung zwischen den verschiedenen Stadtniveaus zu realisieren (Schwanengasse–Bubenbergrplatz–Bogenschützenstrasse–Bahnhofplattform–Grosse Schanze).</p> <p>Zuständigkeiten SPA, VP, DPF, betroffene Grundeigentümerschaften</p> <p>Abhängigkeiten S.1, S.2, S.9, S.10, V.1, V.2, V.3, V.4, V.6, V.12, V.13, K.4, K.6, D.1, U.1</p>	Mittel- fristig	F	- / -	BGK BGO
D.3	<p>Verbindung Bahnhofplatz–Länggasse Östlich des Burgerspitals ist eine grosszügige und attraktive öffentliche Verbindung zwischen den verschiedenen Stadtniveaus zu realisieren (Christoffelgasse–Bahnhofplatz–Bahnhofplattform–Grosse Schanze).</p> <p>Zuständigkeiten SPA, VP, betroffene Grundeigentümerschaften</p> <p>Abhängigkeiten S.1, S.4, S.5, S.7, S.9, S.10, V.1, V.2, V.3, V.4, V.6, V.13, K.6, D.1, D.4, U.1</p>	Lang- fristig	F	- / -	BGK BGO

Nr.	Massnahme	Realisierungszeit	Koordinationsstand	Kostenträger / MIP-Anmeldung	Instrument / Verfahren
D.4	<p>Verbindung Bollwerk–Länggasse via Neuengasse In der Achse Neuengasse ist mittels Treppenaufgang eine grosszügige und attraktive öffentliche Verbindung zwischen den verschiedenen Stadtniveaus zu realisieren (Neuengasse–Bollwerk–Bahnhofplattform–Grosse Schanze).</p> <p>Zuständigkeiten SPA, VP, DPF, betroffene Grundeigentümerschaften</p> <p>Abhängigkeiten S.1, S.8, V.1, V.2, V.3, V.4, V.6, V.10, V.13, K.5, K.6, D.1, D.3, U.1</p>	Langfristig	F	- / -	BGO
D.5	<p>Verbindung Bollwerk–Länggasse via Aarberggasse Auf Höhe Aarberggasse ist entlang einer unverbauten Sichtachse mittels Treppenaufgang eine grosszügige, offene (nicht überdeckte) und attraktive öffentliche Verbindung zwischen den verschiedenen Stadtniveaus zu realisieren (Aarberggasse–Bollwerk–Bahnhofplattform–Grosse Schanze).</p> <p>Zuständigkeiten SPA, VP, DPF, betroffene Grundeigentümerschaften</p> <p>Abhängigkeiten S.1, S.8, V.1, V.2, V.3, V.4, V.6, V.10, V.13, K.5, K.6, K.8, D.1, U.1</p>	Kurzfristig	Z	Stadt Bern / Ja	BGO BBV InV
D.6	<p>Verbindung Bollwerk–Länggasse via Speichergasse Bei einem Neubau des Bahnhofs und/oder umfassenden Veränderungen der Gleisanlagen ist in der Achse Speichergasse mittels Treppenaufgang eine grosszügige, offene und attraktive öffentliche Verbindung zwischen den verschiedenen Stadtniveaus zu realisieren (Speichergasse–Bollwerk–Bahnhofplattform–Länggasse).</p> <p>Bereits vor solchen möglichen Veränderungen ist eine attraktive, offene Fusswegverbindung zu prüfen, die ungefähr auf Höhe Speichergasse über das Gleisfeld führt.</p> <p>Zuständigkeiten SPA, VP, DPF, SBB, betroffene Grundeigentümerschaften</p> <p>Abhängigkeiten S.1, S.8, V.1, V.2, V.3, V.4, V.6, V.10, V.13, K.5, K.6, K.8, D.1, U.1</p>	Langfristig	V	Stadt Bern / Ja	BGO BBV InV
		Mittelfristig	V		

Umsetzung

Nr.	Massnahme	Realisie- rungs- hori- zont	Koordina- tions- stand	Kostenträger / MIP-Anmeldung	Instrument / Verfahren
U.1	<p>Anpassung Nutzungsplanung Bei der Anpassung der baurechtlichen Grundordnung (Zonenpläne und Baureglement inkl. Zonen mit Planungspflicht) sowie der Überbauungsordnungen wird die Voraussetzung für die Entwicklung des Stadtraums Bahnhof Bern geschaffen. Die Genehmigungsinhalte des Richtplans werden in der Planung berücksichtigt.</p> <p>Zuständigkeiten SPA, AGR, städtische Amtsstellen, betroffene Grundeigentümerschaften</p> <p>Abhängigkeiten S.1, S.2, S.3, S.4, S.5, S.6, S.7, S.8, S.9, S.10, V.1, V.2, V.3, V.4, V.5, V.6, V.7, V.9, V.10, V.11, V.12, V.13, V.15, K.1, K.2, K.3, K.4, K.5, K.6, K.7, K.8, D.1, D.2, D.3, D.4, D.5, D.6</p>	DA	F	Stadt Bern / Ja	BGO
U.2	<p>Monitoring Aufbau eines Monitorings zum Richtplan, mit dem die Arealentwicklungen und Absichten der Grundeigentümerschaften sowie die Verkehrsentwicklungen regelmässig erfasst und aufeinander abgestimmt werden.</p> <p>Das Monitoring erfolgt voraussichtlich in einem Vierjahresrhythmus, abgestimmt auf das Controlling des Richtplans.</p> <p>Es umfasst insbesondere folgende Themen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stand der Arealentwicklungen und Absichten der Grundeigentümerschaften - Abstimmung Siedlung und Verkehr: Modalsplit, Verkehrs- und Nutzungsentwicklung, Entwicklung Verkehrsinfrastruktur <p>Zuständigkeiten SPA, VP, TSB, DPF, BERNMOBIL</p> <p>Abhängigkeiten U.3, U.4</p>	DA	F	Stadt Bern / –	Daten- erhebung

Nr.	Massnahme	Realisierungs- horizont	Koordina- tionsstand	Kostenträger / MIP-Anmeldung	Instrument / Verfahren
U.3	<p>Controlling Basierend auf dem Monitoring erfolgt der Aufbau eines Controllings zur Überprüfung der Umsetzung der Massnahmen und der Ziele des Richtplans.</p> <p>Das Controlling erfolgt voraussichtlich in einem Vierjahresrhythmus und wird gegenüber dem Gemeinderat offengelegt.</p> <p>Es umfasst insbesondere folgende Themen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stand der Umsetzung der Massnahmen - Wirkungskontrolle qualitativer Ziele - Wirkungskontrolle Modalsplit und Fahrten <p>Sollte sich im Controlling zeigen, dass die Ziele des Richtplans nicht erreicht werden, sind Steuerungsmassnahmen zu ergreifen bzw. ist der Richtplan anzupassen. Mögliche Steuerungsmassnahmen können sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Etappierung der Nutzungen - Ergänzung / Optimierung der Erschliessung <p>Zuständigkeiten SPA, VP, TSB</p> <p>Abhängigkeiten U.2, U.4</p>	DA	F	Stadt Bern / –	Bericht
U.4	<p>Aktualisierung und Fortschreibung Richtplan Die Aktualität des Richtplans wird periodisch basierend auf dem Monitoring und Controlling überprüft. Bei Bedarf wird der Richtplan aktualisiert und fortgeschrieben.</p> <p>Sofern möglich und inhaltlich relevant, ist die Aktualisierung des Richtplans zeitlich auf die Revision des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts (RGSK) Bern-Mittelland abzustimmen</p> <p>Zuständigkeiten SPA, AGR, DPF</p> <p>Abhängigkeiten U.2, U.3</p>	DA	F	Stadt Bern / –	–

**6. Genehmigungsvermerke
gemäss Art. 68 Abs. 3 BauG**

Mitwirkung vom **DATUM** bis **DATUM**

Kantonale Vorprüfung vom **DATUM**

Beschlossen durch den Gemeinderat der Stadt Bern am **DATUM**

Stadtpräsidentin:

Stadtschreiberin:

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:

Bern, den

Die Stadtschreiberin:

Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung:

Anhang

Quellen

- Medienmitteilung des Gemeinderats. 2024. *Stadtraum Bahnhof: Gemeinderat legt Eckwerte für Richtplan fest*. Bern.
- Medienmitteilung des Gemeinderats. 2024. *Zweite Tramachse: Kommission gegen Variante Bubenbergplatz*. Bern.
- Regionalkonferenz Bern-Mittelland. 2020. *Netzstrategie ÖV 2040*. Bern.
- Regionalkonferenz Bern-Mittelland. 2021. *Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Bern-Mittelland 2021 / Agglomerationsprogramm Bern 4. Generation*. Bern.
- Stadtplanungsamt. 2023. *Testplanung Stadtraum Bahnhof Bern. Synthesebericht*. Bern.
- Stadtplanungsamt und Verkehrsplanung. 2016. *STEK 2016*. Bern.

Abkürzungen

AP	Agglomerationsprogramm
AGR	Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern
AÖV	Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern
BauG	Baugesetz des Kantons Bern
BBV	Baubewilligungsverfahren
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
BGO	Baurechtliche Grundordnung
BSG	Systematische Sammlung des Kantons Bern
DA	Daueraufgabe
DIR	Direktion
DPF	Denkmalpflege Stadt Bern
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
ff	fortfolgend
F	Festsetzung
GS	Generalsekretariat
HSB	Hochbau Stadt Bern
InV	Infrastrukturvertrag
ISB	Immobilien Stadt Bern
LV	Langsamverkehr
MIP	Mittelfristige Investitionsplanung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NEK	Nutzungs- und Entwicklungskonzept
NM	Nutzungsmanagement
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PRD	Präsidialdirektion Stadt Bern
PVS	Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün
QV	Qualitätssicherndes Verfahren
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
RKBM	Regionalkonferenz Bern-Mittelland
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SGB	Stadtgrün Bern
SPA	Stadtplanungsamt Stadt Bern
SRBB	Stadtraum Bahnhof Bern
STEK	Stadtentwicklungskonzept
TSB	Tiefbau Stadt Bern
TVS	Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün Stadt Bern
ÜO	Überbauungsordnung
V	Vororientierung
Ve	Vertrag
VP	Verkehrsplanung Stadt Bern
Z	Zwischenergebnis
ZBB	Zukunft Bahnhof Bern
ZBBS	Zukunft Bahnhof Bern Stadtmassnahmen
ZMB	Zweckmässigkeitsbeurteilung

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Richtplanperimeter (schwarz gestrichelt) und Teilräume (weinrot) 9

Abbildung 2: Bau- und Verkehrsmassnahmen Zukunft Bahnhof Bern der Stadt Bern (ZBBS) (Quelle: ZBBS
Bausteine 1-4 – Verkehrsmassnahmen der Stadt Bern, 5 Personenunterführung).....14

Abbildung 3: Organigramm Kommunalen Richtplan15

Abbildung 4: Zukunftsbild 2035 ff24

Abbildung 5: Massnahmenübersichtsplan (S=Stadtraum, V=Verkehr, K=Klima, D=Durchwegung, U=Umsetzung)
.....28

Kontakt / Impressum

Stadt Bern

Stadtplanungsamt
Zieglerstrasse 62
Postfach
3000 Bern

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