



Überbauungsordnung «ZBB Stadt Bern Verkehrsmassnahmen (Bau- und Verkehrsmassnahmen ZBBS Bausteine 1, 2, 3b, 4)»

Bericht über das Resultat der Einspracheverhandlungen vom 14. Juni 2024

I. Einspracheparteien:

1. GSL Gesellschaft für Stadt- und Landschaftsentwicklung Bern, Postfach 5406, 3001 Bern, vertreten durch Beat Wacker und Meret Huber
2. Heit Sorg zu Bärn, Postfach, 3001 Bern, vertreten durch Hans Ulrich Gränicher
3. Fussverkehr Kanton Bern, Postfach 2487, 3001 Bern, vertreten durch Felix Hochstrasser
4. PSM Bern — Arbeitsgruppe Städtebau Mobilität Bern, Grimselstrasse 39, 3014 Bern, vertreten durch Urs Dürmüller
5. Schweizer Heimatschutz, Zollikerstrasse 128, 8008 Zürich, vertreten durch die statutarischen Organe und handelnd durch den Berner Heimatschutz, Kantonale Geschäftsstelle, Kramgasse 12, 3011 Bern, handelnd durch die Regionalgruppe Bern Mittelland, Postfach, 3001 Bern, vertreten durch Mejreme Omuri, Schwarztorstrasse 22, 3007 Bern
6. GaP Grün alternative Partei, p. Adr. Simone Machado, Bridelstrasse 6, 3008 Bern, handelnd durch die statutarisch vorgesehenen Personen
7. Bürgergemeinde Bern Domänenverwaltung, Bahnhofplatz 2, 3011 Bern, vertreten durch Rechtsanwalt Olivier Glättli, Lemann, Walz & Partner Speichergasse 5, Postfach, 3001 Bern
8. Genossenschaft Migros Aare, Direktion Real Estate, Industriestrasse 20, 3321 Schönbühl, vertreten durch Laura Riedi
9. Dr. Meyer Immobilien, p. Adr. Morgenstrasse 83A, 3018 Bern, vertreten durch Nedzad Avdic
10. Aktiengesellschaft Bubenberghaus, ottrubay immobilien, Christoph Ottrubay, Waisenhausplatz 14, Postfach, 3001 Bern, vertreten durch Philipp Lüdy und Thomas Lutstorf
11. Beat Buchschacher, Grossackerweg 5, 3045 Meikirch, und Ulrich Buchschacher, Tillierstrasse 28, 3006 Bern, Eigentümer der Liegenschaft Laupenstrasse 4 (Grundstück Bern 3 Gbbl. Nr. 3264), vertreten durch Rechtsanwalt Gregor Marcolli, Bahnhofplatz 5, Postfach, 3001 Bern
12. Fruchthof-Immobilien AG, Laupenstrasse 20, 3008 Bern, vertreten durch Rosat Rechtsanwälte AG, Thomas Gysi und Fabian Rüfenacht, Dufourstrasse 181, Postfach, 3000 Bern 6 PSP Real Estate AG, Zürich, vertreten durch Kellerhalls Carrard und Dr. Andreas Güngerich
13. PSP Real Estate AG, Zürich, vertreten durch Kellerhalls Carrard und Dr. Andreas Güngerich

14. Hirschengraben AG, Muri bei Bern, Hirschengraben 9, 3011 Bern (Grundstück Bern 1. Gbbl. Nr. 1/1089), vertreten durch Von Graffenried & Cie Recht, Sébastien Baumann und Jonas Mangisch, Zeughausgasse 18, Postfach, 3001 Bern
15. Integri AG, Hirschengraben 7, 3011 Bern, vertreten durch Von Graffenried & Cie Recht, Sébastien Baumann und Jonas Mangisch, Zeughausgasse 18, Postfach, 3001 Bern
16. Franciwa AG, vertreten durch Von Graffenried & Cie Recht, Sébastien Baumann und Jonas Mangisch, Zeughausgasse 18, Postfach, 3001 Bern
17. Hotel National AG, Hirschengraben 24, 3011 Bern, vertreten durch Konrad Gerster und Alexander Mösch
18. Franziska Chardi-Egli und Marianne Riniker-Egli, Laupenstrasse 1, 3008 Bern
19. Hotel Schweizerhof AG, Bahnhofplatz 11, 3011 Bern, GOBAG, Gummi Oberleitner AG, Genfergasse 11-13, 3011 Bern, Schweizerischer Bäcker-Confiseurmeister-Verband (SBC), Seilerstrasse 9, 3001 Bern, Valiant Bank AG, Bundesplatz 4, 3011 Bern, Confiserie Eichenberger AG, Bahnhofplatz 5, 3011 Bern, Cigarren Flury AG, Bahnhofplatz 3, 3011 Bern, Gewerbeverband KMU Stadt Bern, Neuengasse 20, Postfach, 3001 Bern, Securitas AG Schweizerische Bewachungsgesellschaft, Seilerstrasse 7, 3011 Bern, Verein BernCity, Amtshausgasse 4, 3011 Bern, Loeb AG, Spitalgasse 47-51, 3001 Bern, Elektro Hardy Walther AG, Hirschengraben 10, 3011 Bern, vertreten durch Kellerhalls Carrard, Dr. Andreas Güngerich und Lukas Dellenbach
20. Pro Velo Bern, Birkenweg 61, 3013 Bern

II. Einspracheverhandlungen – Prozess und Schwerpunktthemen

Im Verlauf der Monate August bis November 2023 wurden 16 Einspracheverhandlungen mit insgesamt 17 Einspracheparteien durchgeführt; bei drei Eingaben handelte es sich um reine Rechtsverhandlungen, welche zur Kenntnis genommen wurden. Zwei Parteien wurden zu einer gemeinsamen Einspracheverhandlung eingeladen, da sich ihre Einsprachen auf die gleiche Liegenschaft (Eigentümerin und Mieterin Bubenberg) bezogen und die gleichen Anliegen formuliert wurden.

- Mit einer Einsprachepartei konnte mittels einer Projektanpassung (siehe Kap IV. Projektänderung: Laupenstrasse 2-4) eine Einigung erzielt werden;
- Mit 10 Einspracheparteien wurden die Verhandlungen weitergeführt. Dank Projektanpassungen wurde in diesen Fällen ein Rückzug oder Teilrückzug der Einsprache in Aussicht gestellt. Der Rückzug der Einsprache erfolgt mit Genehmigung der Projektanpassungen und Unterzeichnung der notwendigen Vereinbarungen.
- Mit 6 Parteien, deren Einsprache sich gegen die neue Personenpassage zum Hirschengraben richtete, konnte keine Einigung erzielt werden.

Die Zusammenstellung der Einspracherügen bzw. Rechtsbegehren ist der unter Ziffer III aufgeführten Tabelle zu entnehmen.

Aus den Einspracheverhandlungen haben sich jedoch folgende Schwerpunkte zu dem Bau der unterirdischen Passage Hirschengraben und Koordination mit Drittprojekte abgezeichnet, zu denen, losgelöst von den Einspracheparteien, wie folgt Stellung genommen wird:

1. Erforderlichkeit der Passage

a. Ausgangslage

Der Bubenbergplatz mit dem innerstädtischen Umfeld und im Kontext zum ÖV-Knoten Bahnhof ist bereits heute ein stark frequentierter Stadtraum und Verkehrsknoten. Aufgrund der künftigen neuen Lage des RBS-Bahnhofs mit Ausgang auf den Bubenbergplatz, der Angebotsentwicklung der SBB und der Verlagerungen aus der bestehenden Passage in die künftige Passage Mitte muss mit einer Zunahme um das 3- bis 4-fache der Personenströme über den Bubenbergplatz während den Spitzenstunden gerechnet werden.

Im *Konzeptbericht Passage Hirschengraben ZBBS Baustein 2* vom 05.04.2023 wurde ergebnisoffen geprüft, ob die erwarteten Fussverkehrsmengen weiterhin an der Oberfläche mit einem Zebrastreifen über den Bubenbergplatz bewältigt werden können, oder ob eine sogenannte «Passage Hirschengraben» als Verlängerung der künftigen Passage Mitte der SBB mit Zugang im Mittelbereich des Hirschengrabens erforderlich ist.

b. Untersuchung der beiden Varianten ohne und mit Passage Hirschengraben

Die Beurteilung der Zweckmässigkeit der Passage Hirschengraben erfolgte sehr fokussiert anhand des Variantenvergleichs ohne und mit der Passage Hirschengraben auf Basis der bisherigen Konzeptentwicklung ZBBS und den Entscheiden zur künftigen Gestaltung des Hirschengrabens inkl. der Platzierung des Bubenbergdenkmals. Die **Variante ohne Passage** bezieht sich auf die Situation mit ausschliesslicher Querung auf Strassenebene, analog der bestehenden Situation, mit angepasstem Knotenlayout gemäss dem Betriebskonzept ZBBS. Die **Variante mit Passage Hirschengraben** umfasst ein redundantes System mit der Querung auf Strassenebene und in Kombination dazu der Passage Hirschengraben niveaugleich zum gesamtem Passage-System des Bahnhofs. Es wird von einer

Verteilung des Fussverkehrs 60 % oberirdisch (Zebrastreifen) und 40 % unterirdisch (Passage Hirschengraben) ausgegangen.

Für die Beurteilung wurde der Betrachtungshorizont auf das Jahr 2035 festgelegt. Mit diesem bewusst eng gesetzten Planungshorizont soll sichergestellt werden, dass sich die Bewertung auf den Zeitraum nach der Inbetriebnahme der neuen Bahninfrastruktur bezieht und nicht weitere, noch unsichere Entwicklungsreserven vorausseilend eingeplant werden.

Die folgenden Parameter werden in beiden Varianten gleich umgesetzt:

- Beim MIV erfolgt dem Betriebskonzept ZBBS entsprechend die Plafonierung Verkehrsaufkommen gemäss den Prognosen 2025: Das MIV-Aufkommen 2035 entspricht damit dem Aufkommen 2025 (-60 % gegenüber Zustand 2016).
- Die Breite des Zebrastreifens beträgt 17.50 m und die Querungsdistanz 10.50 m. Unter Einhaltung der funktionalen und qualitativen Anforderungen sind die Breite und die Querungsdistanz damit ausgereizt bzw. optimiert.
- Die Lichtsignalanlagen verfügen über eine Umlaufzeit von 75 s. Aufgrund der zahlreichen Anforderungen – u.a. der minimalen Grünzeit für Personen mit Mobilitätseinschränkungen – kann keine der beiden Varianten den angestrebten LSA-Umlauf von 60 s gewährleisten.

c. Ergebnis und Empfehlung

Aus verkehrlicher Perspektive weist die Variante mit der Passage Hirschengraben überwiegend Vorteile auf. Die Passage entlastet den Zebrastreifen und die beschränkten Warteräume und Fussverkehrsflächen entscheidend. Zudem bestehen weiterhin die notwendigen Entwicklungsreserven für mögliche Weiterentwicklungen im städtischen Verkehrssystem. Ohne Passage Hirschengraben ist der Knoten Bubenbergplatz bereits zum Zeitpunkt der Eröffnung des neuen Bahnhofzugangs voll ausgeschöpft, es herrscht ein angespannter Verkehrszustand ohne Spielraum für Weiterentwicklungen. Die Warteflächen am Zebrastreifen sind nicht ausreichend; der auf dem Trottoir zirkulierende Personenstrom wird blockiert. Zudem besteht aufgrund der hohen Menge sich begegnender Personen ein Sicherheitsrisiko durch zu lange Räumzeiten (Begegnungen und Ausweichen) auf dem Zebrastreifen. Als Ergebnis ergibt sich daher die Notwendigkeit und Zweckmässigkeit der Passage Hirschengraben. Die Passage ist eine direkte Weiterführung der Verteilebene SBB und ermöglicht eine sichere Querung des Knotens ohne Wartezeit zu den ÖV-Haltestellen am Hirschengraben. Sie bietet im Vergleich zu heute rund 50 % mehr Fläche für die Querung und entlastet den oberirdischen Wartebereich.

Die Stadt Bern ist auch nach eingehender Auseinandersetzung mit den Einsprachevorbringen weiterhin klar der Ansicht, dass die Anbindung der Passage Mitte an den Bubenbergplatz und den Hirschengraben nur mit der Passage Hirschengraben zweckmässig, sicher und in der erforderlichen Qualität realisiert werden kann.

Die Passage schränkt auch keine künftigen Entwicklungen ein, wie in den Einsprachen mitunter behauptet wird. Das Gegenteil ist der Fall. Ohne die Passage befindet sich das Verkehrssystem bei Eröffnung des neuen Bahnhofzugangs an seiner Kapazitätsgrenze bzw. teilweise darüber (Zunahme von Fehlverhalten/Rotlichtmissachtungen, Verschärfungen an Konfliktpunkten, Leistungsüberschreitungen etc.). Weitere Entwicklungen, insbesondere solche, die zu einer Zunahme des Fussverkehrs führen, werden behindert.

d. Stellungnahme zum Gutachten der Fachhochschule Ost (FHO)

Die Passage Hirschengraben (und die unterirdische Velostation unter dem Hirschengraben) hat aus Sicht des Komitees «Rettet den Hirschengraben» erhebliche Nachteile. Darum hat das Komitee die Ostschweizer Fachhochschule mit der Erstellung eines Gutachtens beauftragt, welches den *Konzeptbericht Passage Hirschengraben ZBBS Baustein 2* kritisch prüfen soll. Auf dieses Kurzgutachten wurde von mehreren Einspracheparteien Bezug genommen.

Die Intention des Kurzgutachtens, eine gute Lösung für die Führung des Fussverkehrs im städtebaulich sensiblen Raum Bubenbergplatz/Hirschengraben zu finden, wird seitens der Stadt Bern begrüsst. Die Betrachtungen des Kurzgutachtens der Fachhochschule Ostschweiz erfolgen jedoch auf einer sehr übergeordneten Ebene, die der Komplexität und den spezifischen Anforderungen der Örtlichkeiten nicht gerecht werden. Es werden Schlussfolgerungen gezogen, die den örtlichen und sachlichen Gegebenheiten nicht Rechnung tragen. Die wenigen Herleitungen des Gutachtens basieren auf statischen Betrachtungen. Dabei wird kaum berücksichtigt, dass es sich insbesondere beim Fussverkehr um dynamische Abläufe handelt, die sich nur schwer in einem theoretischen Modell abbilden lassen. Es wird auch nicht berücksichtigt, dass eine leistungsfähige Anbindung des Bahnhofs an die Stadt Grundvoraussetzung für das Funktionieren des Bahnhofs und seines Umfelds ist und entsprechend hohe Qualitätsanforderungen insbesondere an die Fussverkehrsführung zu stellen sind. Zudem erfolgt keine Gesamtbetrachtung, die die spezifischen Anforderungen aller Verkehrsarten gleichermassen berücksichtigt. Stattdessen konzentriert sich das Gutachten auf selektive Betrachtungen und mögliche Schwachstellen des Berichts vom Juni 2018, der aufgrund geänderter Rahmenbedingungen umfangreich überarbeitet wurde (aktuelle Version: 05.04.2023). So wurde die Breite des Zebrastreifens von 16.50 m auf 17.50 m weiter optimiert. Unter Einhaltung der funktionalen und qualitativen Anforderungen ist die Breite damit ausgereizt bzw. optimiert. Eine zusätzliche Ausdehnung würde sowohl zu Einbussen bei der Knotenkapazität als auch zu qualitativ gewichtigen Nachteilen führen.

Die im Gutachten FHO gemachte Kernaussage, dass ein breiterer Zebrastreifen genügen würde, ohne dabei konkret auf die ortsspezifischen Gegebenheiten einzugehen, steht mit den örtlichen Gegebenheiten in Widerspruch und ist unzutreffend. Denn die folgenden Aspekte werden ausser Acht gelassen:

- Da die Verbreiterung des Zebrastreifens nicht auf der Wunschlinie des Fussverkehrs liegt, verteilen sich die wartenden Personen nicht gleichmässig über die gesamte Breite des Wartebereichs, sondern bilden eine Traube. Ein breiterer Zebrastreifen hat somit keine proportional grössere Kapazität, wie dies im Kurzgutachten suggeriert wird.
- Ein breiterer Zebrastreifen erhöht die Zwischenzeiten durch längere Räumwege.
- Die Bus-Fahrbeziehung Bubenbergplatz–Schanzenstrasse ist sicherzustellen. Dazu muss der Knoten bereits auf Höhe des Zebrastreifens aufgeweitet werden, was sich auf die Querungsdistanz auswirkt. Die Querungsdistanz beträgt damit gezwungenermassen mehr als die im Gutachten FHO angeführten 10 m.
- Die Velo-Fahrbeziehung Hirschengraben–Laupenstrasse muss sichergestellt werden. Die bei einem 24 m breiten Zebrastreifen verbleibenden Restflächen sind als Warteraum für den Veloverkehr völlig ungenügend, zumal wenn man bedenkt, dass künftig alle Velostationen nördlich des Bubenbergplatzes liegen werden.
- Personen mit Mobilitätseinschränkungen haben einen erhöhten Grünzeitbedarf. Der Konzeptbericht vom 05.04.2023 geht unabhängig der Frage mit oder ohne Passage von einer Mindestgrünzeit für mobilitätseingeschränkte Personen bei nahezu gleicher Querungsdistanz von 20 Sekunden aus, so dass auch aus der dritten oder vierten Reihe ein sicheres Queren bei Grünbeginn möglich ist. Die im Gutachten aufgeführte Verkürzung der Grünzeit auf 13

Sekunden ist für diese Personengruppe unter Berücksichtigung der spezifischen Herausforderungen an diesem hochbelasteten Knoten (hohe Personendichte, Behinderungen durch entgegenkommende Personen, erschwerte Orientierung, hohe Anspannung/Stress etc.) schlicht nicht realisierbar.

Im Kurzgutachten FHO wird zudem argumentiert, dass die langfristigen Auswirkungen der Home-Office-Pflicht während der Corona-Pandemie noch nicht bekannt seien. Wenn sich Home-Office auch in einer kleinen Grössenordnung langfristig halten könne, bestehe die Chance, dass sich die Verkehrsspitzen am Morgen und am Abend abflachen. In der Folge wurde im März 2023 zur Plausibilisierung des Verkehrsmengengerüsts eine neue Fussverkehrszählung durchgeführt. Diese bestätigt, dass trotz der Pandemie das Fussverkehrsaufkommen im Bahnhofsumfeld weiterhin kontinuierlich steigt: Gegenüber Fussverkehrszahlen aus dem Jahr 2016 wurde ein Wachstum von rund 20 % festgestellt. Mit dem Bahnhofsausbau wird sich die Nachfrage unweigerlich weiter erhöhen. Die im Projekt verwendeten Prognosen stützen sich im Wesentlichen auf die SBB-Personenverkehrsprognosen, welche anhand von Fussverkehrszählungen am Knoten Bubenbergr, Fahrgastzahlen von BERNMOBIL und Post-Auto, Frequenzdaten der Bahnhofszugänge und den Prognosen des Gesamtverkehrsmodells Kanton Bern plausibilisiert wurden. Im Bereich der Querung Bubenbergrplatz ist in diesem Zusammenhang mit einer Zunahme auf das 3 bis 4-fache der heutigen Fussverkehrsmenge zu rechnen. Allein die Lage des neuen RBS-Bahnhofs wird zu einer grossen Zunahme des Fussverkehrsaufkommens am Knoten Bubenbergrplatz führen. Ohne Passage entstünde bereits eine Grenzsituation, die sowohl hinsichtlich Quantität (funktionale Leistungsfähigkeit) als auch bezüglich Qualität (Verkehrssicherheit, Komfort, Robustheit, Orientierbarkeit, Betriebsstabilität/-flexibilität etc.) die Zielsetzungen an den neuen Bahnhofszugang und zentrale Drehscheibe der Mobilität der Stadt Bern verfehlt.

2. Eingriff in den Hirschengraben, Interessenabwägung

a. Einleitung

Wie hiervor dargelegt, ist die Passage zwischen Bahnhof und Hirschengraben für die Stadt Bern aus verkehrlicher Sicht unumgänglich. An ihrer Realisierung besteht ein eminent grosses Interesse, da ansonsten der aus dem neuen Bahnhofszugang resultierende Fussgängerverkehr nicht bewältigt werden kann. Das Vorhaben berührt aber auch Interessen des Natur- und Heimatschutzes bzw. der Denkmalpflege, u.a. dadurch, dass aufgrund des Passagenaufgangs das Adrian von Bubenbergr-Denkmal von seinem heutigen Standort in die Parkmitte verschoben werden muss. Der Hirschengraben ist im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) als Schutzobjekt mit Erhaltungsziel A erfasst und figuriert im Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS). Weiter ist der Hirschengraben im Bauinventar der Stadt Bern als schützenswertes K-Objekt verzeichnet und er liegt im Perimeter des UNESCO-Weltkulturerbes. Im Lichte dieser Interessen ist eine Interessenabwägung durchzuführen. Dabei stellt sich vorab die Frage, ob der Passagenaufgang einen schweren Eingriff in die ungeschmälerte Erhaltung des Hirschengrabens als Schutzobjekt darstellt (Art. 6 Abs. 2 NHG). Nach eingehender Prüfung und der mehrfachen Begrüssung der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege (EKD) ist die Stadt Bern der klaren Auffassung, dass – namentlich auch mit Blick auf die vorgenommenen Projektanpassungen und auf die getroffenen Schutzmassnahmen – ein schwerer Eingriff zu verneinen ist. Durchzuführen ist damit nicht eine qualifizierte Interessenabwägung nach Art. 6 Abs. 2 NHG, sondern eine allgemeine Interessenabwägung nach Art. 3 NHG und Art. 3 RPV unter Einbezug aller massgeblicher Interessen.

b. EKD-Gutachten 2018 und EKD Stellungnahme 2021

Die EKD hat sich in ihren Berichten vom 27. September 2018 und vom 27. September 2021 zum Vorhaben gemäss den damaligen Projektständen geäussert. In der Zwischenzeit wurde das Projekt in

Würdigung der Vorbehalte der EKD und der eingeholten Fachgutachten erheblich überarbeitet und redimensioniert. In seinem Gutachten vom 27. September 2018, welches sich noch auf das Vorhaben mit einer unterirdischen Velostation bezog, verlangte die EKD, den am unteren Ende des Hirschengrabens gelegenen Widmann-Brunnen und das Bubenberg-Denkmal in ihrer Substanz integral zu erhalten. Der (nicht mehr originäre) Standort für das Bubenbergdenkmal sei nach Möglichkeit zu erhalten. Sollte dies nicht umsetzbar sein, falle eine Verschiebung bis maximal in die Mitte der Promenadeninsel in Betracht. Weiter beantragte die EKD, auf die unterirdische Velostation Hirschengraben zu verzichten. Die Stadt Bern verzichtete in der Folge auf die unterirdische Velostation und entwickelte das Projekt im Rahmen eines mehrstufigen qualitätssichernden Verfahrens weiter und präsentierte es am 16. Juni 2021 der EKD erneut. In ihrem Bericht vom 27. September 2021 würdigte die EKD das präzise und sorgfältig erarbeitete und in sich kohärente Projekt, die zurückhaltende Ausformulierung des (im damaligen Projektstand nicht überdachten) Passagenaufgangs und die vorgesehene Möblierung des Hirschengrabens. Als nicht ideal erachtete die EKD die Anordnung des leicht aus der Achse verschobenen Aufgangs und befürwortete eine Verschiebung in die Mittelachse. In Bezug auf die Verschiebung des Bubenberg-Denkmal bestätigte die EKD ihre bisherige Haltung und brachte den Vorbehalt an, dass, sollte die Verschiebung des Denkmals in die Parkmitte eine vollständige Erneuerung des Hirschengrabens bedingen, vorgängig mittels Einholung eines entsprechenden Gutachtens der gartendenkmalpflegerische Wert der Anlage zu ermitteln und der durch die Neugestaltung bedingte Eingriff daran zu messen sei. Ebenso regte sie mit Blick auf den im damaligen Projektstand vorgesehenen integralen Bauersatz die Einholung eines Baumgutachtens und in Bezug auf die unterirdischen Auswirkungen der Passage ein archäologisches Gutachten an.

c. Umgang mit den eingeholten Fachgutachten

In der Folge holte die Stadt Bern bei der Baumkompetenz AG ein Baumgutachten (erstattet am 29. April 2022) und bei der Arbeitsgemeinschaft Bucher/Stoffler ein gartendenkmalpflegerisches Gutachten (erstattet im Oktober 2022) ein. Ebenfalls mit Stellungnahmen geäussert haben sich die kantonale Fachkommission für Archäologie (ARKO; 5. Juli 2022) und die städtische Denkmalpflege (22. September 2022). Die Fachauffassungen sind teilweise übereinstimmend und teilweise kontrovers, insbesondere in Bezug auf die folgenden Punkte:

- Aufgang Hirschengraben: Die EKD stimmt dem Aufgang im Hirschengraben unter bestimmten Voraussetzungen zu und hat Verbesserungen hinsichtlich Lage angeregt. Ebenfalls kann die städtische Denkmalpflege dem Aufgang unter der Prämisse, dass die Passage aus verkehrlichen Gründen nötig ist, zustimmen. Die ARKO erachtet sich in ihrem Bericht als abschliessend zuständig für die Beurteilung archäologischer Aspekte und hält das Vorhaben für vertretbar. Einzig das Gartendenkmalpflegegutachten lehnt den Aufgang ab, insbesondere halten die Gutachter ihn für zu breit. Für die Stadt Bern ist wie dargelegt klar, dass auf den Aufgang nicht verzichtet werden kann. Sie hat das Projekt in der Folge ein weiteres Mal überarbeitet und den Aufgang – wie von der EKD und dem gartendenkmalpflegerischen Gutachten angeregt – in die Achse des Hirschengrabens versetzt und auf ein absolutes Minimum verschmälert. Den Anliegen des Gartenpflegedenkmals wurde damit so weit als möglich Rechnung getragen.
- Versetzung Bubenbergdenkmal: Der Aufgang der Passage hat eine Verschiebung des Denkmals zur Folge. Das Projekt sieht eine Verschiebung des integral erhaltenen Denkmals auf der Mittelachse in die Parkmitte vor, wie dies von der EKD als möglich bezeichnet wurde. Eine spätere Versetzung des Denkmals an den ursprünglichen Standort wird weiterhin ins Auge gefasst. Den Anliegen des Baumgutachtens wird bei der Versetzung dadurch Rechnung getragen, dass das Denkmal auf Mikropfähle gesetzt wird, um das Wurzelwerk der Bäume bestmöglich zu schonen. Das Gartendenkmalpflege-Gutachten lehnt die Verschiebung des Denkmals in die Parkmitte ab und empfiehlt, das Denkmal an einen Standort ausserhalb des

Hirschengrabens zu verschieben. Die städtische Denkmalpflege verneint eine Beeinträchtigung des Hirschengrabens durch die Verschiebung des Denkmals in die Parkmitte und hält im Gegenteil fest, das Denkmal weise einen grossen Eigenwert auf und sei gerade für einen solchen Raum geschaffen worden. Durch die Platzierung auf der Mittelachse werde diese gestärkt und in Szene gesetzt. Eine Verschiebung des Denkmals an einen Standort ausserhalb des Hirschengrabens (ausser an den historischen Originalstandort) entbehrt nach Auffassung der städtischen Denkmalpflege einer sachlichen Grundlage.

- Erhaltung des Baumbestandes: In einem früheren Projektstand war vorgesehen, den Baumbestand am Hirschengraben vollständig zu erneuern, die Rosskastanien durch eine widerstandsfähigere Baumart zu ersetzen und die Pflanzreihe leicht zu verschieben. Die EKD hat in ihrem Bericht vom 27. September 2021 diesbezüglich Vorbehalte angebracht. Mit Blick auf den Zustand und die starke Beanspruchung, denen der Baumbestand ausgesetzt ist, erachtet das Baumgutachten eine umfassende Gesamtsanierung des Bestandes mit flächendeckender Ersatzpflanzung für möglich. Das Gartenpflegedenkmal-Gutachten hält dafür, den Bestand möglichst lange zu erhalten und Ersatzpflanzungen einzelfallweise am bisherigen Standort vorzunehmen. Im Bestreben, die Eingriffe in den Hirschengraben zu minimieren, hat sich die Stadt Bern entschieden, den Baumbestand zu erhalten. Soweit Ersatzpflanzungen nötig sind, sollen diese am bisherigen Standort erfolgen. Der projektbedingte Eingriff in den Baumbestand reduziert sich damit auf die unumgängliche Fällung von vier Bäumen direkt beim Passagenaufgang und einem Baum bei der Dienstgleisverbindung, die am gleichen Standort ersetzt wird.
- Belag: Die eingeholten Gutachten äussern sich kritisch zu einem Ersatz der Chaussierung durch eine Pflasterung. Andererseits muss der Hirschengraben in Bezug auf Begehrbarkeit, Sicherheit und Unterhalt auf die künftigen Herausforderungen ausgerichtet werden, was in Teilbereichen einen Ersatz der heutigen Chaussierung durch eine Pflasterung unumgänglich macht. Dies ist aus Sicht des Gartenpflegedenkmals, solange der symmetrischen Ausgewogenheit der Anlage Rechnung getragen wird, denkbar (im Bereich des Aufgangs und den Rändern der Promenade, wo betrieblich erforderlich). Die Pflasterung wird sickerfähig ausgestaltet, wodurch sich keine negativen Auswirkungen auf die Bewässerung des Wurzelwerks ergeben. In der Mittelachse wird die Chaussierung beibehalten.
- Umgang mit dem archäologischen Erbe: In ihrem Bericht vom 27. September 2021 hat die EKD verlangt, dass bei den Grabarbeiten sichergestellt wird, dass der archäologische Bestand weder durch die Aushub- und Bauarbeiten noch durch das Vorhaben selbst beschädigt wird. Die ARKO hält in ihrem Fachbericht vom 5. Juli 2022 fest, dass mit der Überarbeitung des Projekts und dem Verzicht auf die unterirdische Velostation die Beeinträchtigung der archäologischen Substanz massgeblich reduziert wurde. Sie hält das Vorhaben unter denkmalrechtlich-Aspekten für bewilligungsfähig, unter der Voraussetzung, dass dem archäologischen Dienst ausreichend Zeit für eine Rettungsgrabung eingeräumt wird; die notwendigen wissenschaftlichen Felduntersuchungen sind im Einvernehmen mit der Bauherrschaft frühzeitig zu planen und nach Möglichkeit auf die Bauarbeiten abzustimmen. Diesen Anforderungen der ARKO kann im Vorfeld der Bauarbeiten entsprochen werden.

d. Stellungnahme EKD vom 30. April 2024

Im Februar 2024 wurde eine Delegation der EKD über den Stand des Projekts ZBBS (Auflageprojekt) und der weiteren Planungen Stadtraum Bahnhof Bern / UNESCO-Managementplan (s. nachfolgendes Kapitel 3) durch das Tiefbauamt, Stadtplanungsamt, Stadtgrün Bern und die Denkmalpflege inkl. Experten aus dem qualitätssichernden Workshopverfahren und die Planer informiert. Mit der Stellungnahme vom 30. April 2024 hat sich die EKD zum Auflageprojekt wie folgt geäussert:

«Die EKD würdigt den nun vorliegenden Projektstand als Verbesserung in Hinsicht auf den Denkmalwert des Hirschengrabens und die genannten Schutzziele. Sie empfiehlt, bei der weiteren Projektentwicklung die folgenden Punkte zu berücksichtigen:

- Das Betondach über dem Aufgang ist als dreidimensionale Struktur gestalterisch konsequent als architektonische Fortführung der Unterführung konzipiert. Die EKD kann keinen ähnlich kohärenten Bezug zur oberirdisch gebauten Umgebung im und rund um den Hirschengraben erkennen und empfiehlt die Gestaltung der oberirdischen Konstruktion dahingehend zu überprüfen.
- Es muss sichergestellt werden, dass die geplante Platzierung des Bubenberg-Denkmal im Zentrum des Hirschengrabens eine temporäre Massnahme darstellt. Ziel muss die Versetzung an den ursprünglichen Standort auf dem Bubenbergplatz sein.
- Ein Verzicht auf die den Hirschengraben querende Tramschleife sollte – wie im Rahmen der Sitzung vom 21. Februar 2024 angedeutet – auch aus Sicht der EKD mittel- resp. langfristig zur weiteren Aufwertung des Hirschengrabens als wichtiges Gartendenkmal der Stadt Bern angestrebt werden.
- Dem Baumbestand muss während der gesamten Bauzeit die grösstmögliche Schonung zukommen. Auch nach Abschluss der Bauarbeiten sind die Rosskastanien mit dem dafür nötigen Aufwand zu pflegen, sodass sie möglichst lange erhalten werden können.
- Aufgrund der neuen Pflästerungen, der Niveaueinpassung im Westen der Promenade sowie der zu erwartenden zusätzlichen Verdichtung des Wurzelraums der Bäume kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Lebenszeit der Rosskastanien merklich verkürzt werden könnte. Der Ersatz der Rosskastanien am selben Standort und gemäss «Plan Blatt Süd Hirschengraben» mit gleich hohen Stämmen wie der heutige Baumbestand, wird ausdrücklich begrüsst. In Abweichung zu den beiden eingeholten Gutachten empfiehlt die EKD jedoch, den Entscheid, die bestehenden Bäume durch Linden zu ersetzen, zu überprüfen und weiterhin Rosskastanien zu verwenden: Die Rosskastanie ist in Südosteuropa beheimatet und wächst in Berg- und Schluchtenwäldern; sie verträgt grössere Hitze, benötigt jedoch Wasser. Mit dem geplanten grossräumigen Ersatz des Substrats sowie der angedachten Bewässerung hätte die Rosskastanie trotz der sich ändernden klimatischen Bedingungen am Hirschengraben durchaus eine Entwicklungsperspektive.»

Die Stadt Bern entnimmt der Stellungnahme der EKD, dass die EKD angesichts der Notwendigkeit der Passage und angesichts der durchgeführten Projektoptimierungen ihrerseits nicht von einem schweren Eingriff in das ISOS-Objekt ausgeht. Die Stadt Bern ist mit den Empfehlungen der EKD weitgehend einverstanden. Insbesondere nimmt die Stadt Bern die Empfehlung der EKD entgegen, allfällig notwendigen Bauersatz wiederum mit Rosskastanien zu bewerkstelligen statt wie im Erläuterungsbericht vorgesehen mit Linden. Entsprechende Abklärungen mit Stadtgrün sind im Gange. Da die Baumart in den Überbauungsvorschriften nicht vorgegeben ist, wirkt sich eine Beibehaltung der Rosskastanien auf den Inhalt der Überbauungsordnung nicht aus. Nicht anschliessen kann sich die Stadt Bern der gestalterischen Beurteilung der Überdachung des Passagenaufgangs durch die EKD. Der sich an die Architektursprache des Hirschengrabens anlehrende Passagenaufgang wurde in der städtebaulichen Absicht konzipiert, dem Widmannbrunnen als unterem Abschluss des Hirschengrabens ein Pendant auf der oberen Seite gegenüberzustellen und damit die Parksituation mit der prägnanten Mittelachse zu betonen. Die Eindeckung bildete Gegenstand des qualitätssichernden Verfahrens und wird von den Experten begrüsst.

e. Interessenabwägung

In ihrem Bericht vom 27. September 2021 kommt die EKD zum Schluss, dass das Vorhaben unter gewissen Voraussetzungen nicht als schwerer Eingriff in das Schutzobjekt Hirschengraben zu beurteilen

ist. Diese Haltung bestätigte die EKD in ihrer Stellungnahme vom 30. April 2024. Den von der EKD formulierten Voraussetzungen wurde so weit als möglich entsprochen.

Beim Ausbau des Bahnhofs Bern handelt es sich um ein vom Bund bewilligtes Projekt, das in der Folge zeitgerecht, in der erforderlichen Qualität und sicher an den städtischen Raum und das umliegende Verkehrsnetz anzubinden ist. Dabei ist sicherzustellen, dass das Verkehrsnetz nicht kollabiert. Aus diesem Grund muss die Verkehrssituation im Bahnhofsumfeld neu organisiert werden. Der Konzeptbericht «Passage Hirschengraben» vom 5. April 2023 zeigt klar auf, dass dazu – nebst anderen Verkehrsmassnahmen – eine Passage vom Bubenbergzentrum bis zum Hirschengraben zu realisieren ist. An dieser Realisierung besteht ein überwiegendes öffentliches Interesse, woraus die Notwendigkeit der Verschiebung des Denkmals resultiert. Als Ersatzstandort für das integral, d.h. inkl. Sockel zu erhaltende Denkmal kommt im Moment nur die Parkmitte des Hirschengrabens in Frage, welcher Ersatzstandort durch die städtische Denkmalpflege begrüsst wird. Standorte ausserhalb des Hirschengrabens sind nicht vorhanden und würden jeglichen örtlichen Bezug des Denkmals zum historischen und auch zum heutigen Standort zerstören. Mittelfristig wird eine Rückversetzung an den historischen Standort auf dem Bubenbergplatz ins Auge gefasst, wodurch dem Anliegen der EKD entsprochen werden kann. Alle Fachstellen, ausser das Gartendenkmalpflegegutachten, können einer solchen Verschiebung zustimmen. Das Gartendenkmalpflegegutachten basiert insofern auf falschen Annahmen, als es davon ausgeht, das Denkmal könne an irgendeinen Standort ausserhalb des Hirschengrabens versetzt werden; dies ist – wie die städtische Denkmalpflege bestätigt – aufgrund des historischen Kontextes nicht der Fall. Die Verschiebung in die Parkmitte erfolgt mit Blick auf das Wurzelwerk des Baumbestandes so schonend wie möglich, wodurch auch dem Baumgutachten entsprochen werden kann. Der Passagenaufgang wurde in Bezug auf Anordnung und Dimensionierung optimiert. Von einer vollständigen Erneuerung des Hirschengrabens wird abgesehen. In den Baumbestand wird nur minimal eingegriffen. Eine Beibehaltung der Rosskastanie für allfällige Ersatzpflanzungen wird geprüft, und eine sickerfähige Pflasterung wird nur soweit angebracht, als dies aus betrieblicher Sicht unbedingt erforderlich ist. Aus betrieblichen Gründen ist Bernmobil auf die Tramwendeschleife angewiesen (vgl. hinten Ziff. III./Dienstgeleise)

Den Empfehlungen der EKD, den eingeholten Fachgutachten und den Fachberichten der städtischen Denkmalpflege und der ARKO konnte im Rahmen der Projektanpassungen soweit möglich Rechnung getragen werden. Mit den vorgesehenen Massnahmen wird der Hirschengraben nicht nur bestmöglich geschont, sondern aufgewertet. In der städtebaulichen Absicht, dem Widmannbrunnen als unterem Abschluss des Hirschengrabens ein Pendant auf der oberen Seite gegenüberzustellen und damit die Parksituation mit der prägnanten Mittelachse zu betonen, wurde neu in Aussicht genommen, den Passagenaufgang mit einem Dach zu versehen, das sich an die Architektursprache des Widmannbrunnens anlehnt. Gleichzeitig tritt das Dach durch seine Position als Abschluss der Platzfigur und Hochpunkt durch seine räumliche Wirkung in einen direkten Dialog mit dem Widmann-Brunnen und dem Bubenberg-Denkmal. Das Dach vermittelt so zwischen Strassenebene und Passage. Dies soll auch mit der beabsichtigten Ausformulierung der Betonoberflächen unterstützt werden. Während die Betonoberfläche der Passage glatt vorgesehen ist, soll die Betonoberfläche des Daches und dessen Stützen inkl. der fussartigen Verankerung auf dem Betonsockel eine raue, zum Beispiel sandgestrahlte Oberfläche erhalten, in Anlehnung an die steinerne und lebendige Oberfläche des Widmann-Brunnen. Der Treppenaufgang endet mit einem Austritt in Guber-Naturstein als Übergang zum Platzbelag. Das Dach steht auf einem minimalen Sockel, worauf ein Metallgeländer in möglichst gleicher Materialisierung und Farbe wie die Metallverkleidungen des Stadtmobiliars befestigt ist. Auch die Beleuchtung der Untersicht des Daches wird das Dach in der Nacht in einen Bezug zum Widmann-Brunnen bringen. Diese Eindeckung bildete Gegenstand des qualitätssichernden Verfahrens und wird von den Experten begrüsst.

Fazit: Am Vorhaben besteht ein überwiegendes öffentliches Interesse. Angesichts der Projektanpassungen und der vorgesehenen Massnahmen erfüllt das Vorhaben das Gebot der grösstmöglichen Schonung des Hirschengrabens als ISOS-Schutzobjekt und als Baudenkmal.

3. Koordination mit weiteren Projekten (Aufwärtskompatibilität)

a. Übersicht

Die Planaufgabe für die ÜO ZBB erfolgt zu einem Zeitpunkt, in dem im ÜO-Perimeter und direkt angrenzend mehrfach wichtige Planungen offen bzw. in Bearbeitung sind. Es sind dies: Planungsprozess Stadtraum Bahnhof - Testplanung Zielbild Phase 1.2, Zweckmässigkeitsbeurteilung 2. Tramachse ZMB 2023 und UNESCO-Managementplan. In allen drei Planungen stehen Klärungen an, die den Inhalt der ÜO betreffen.

Es ist dabei jedoch zu beachten, dass als Planungsfall für die ÜO ZBB der Zustand mit der 2028/29 in Betrieb gehenden Bahnhofsinfrastruktur gilt. Beim Ausbau des Bahnhofs Bern handelt es sich um ein vom Bund bewilligtes Projekt, das zeitgerecht, in der erforderlichen Qualität und sicher an den städtischen Raum und das umliegende Verkehrsnetz anzubinden ist. Dabei ist sicherzustellen, dass das Verkehrsnetz nicht kollabiert. Die oben genannten weiteren Planungen werden nicht im Zeithorizont ZBB umgesetzt, sondern sind mittel- bis längerfristig geplant.

Die Bausteine ZBBS wurden jedoch so konzipiert, dass keine der möglichen Entwicklungen ausgeschlossen wird. Alle Projektideen sind weiterhin möglich. Das Vorhaben ist in jeder Hinsicht aufwärtskompatibel und wird durch die weiteren Entwicklungen dieser Projekte nicht überflüssig und bleiben erforderlich; je nach Entwicklung umso mehr.

b. ZMB 2. Tramachse

Die aktuell in Bearbeitung befindliche Zweckmässigkeitsbeurteilung der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) untersucht drei Linienführungen einer zweiten Tramachse durch die Innenstadt. Zwei Varianten sehen eine Führung über den Bubenbergplatz vor, eine Variante befasst sich mit einer Linienführung via Bundesgasse-Kochergasse. Die öffentliche Mitwirkung dieser drei Varianten dauerte vom 19. Juni bis zum 30. September 2023 und hat zeitgleich zu den Einspracheverhandlungen stattgefunden. Der Mitwirkungsbericht zu dieser ersten Phase Variantenfächer liegt seit März 2024 vor und ist auf der RKBM Homepage einsehbar (<https://www.bernmittelland.ch/wAssets/docs/themen/verkehr/projekte/zmb-zweite-tramachse-innenstadt/240319-ZMB-Zweite-Tramachse-Mitwirkungsbericht.pdf>)

In einem nächsten Schritt werden für die drei Varianten die technische Machbarkeit an den kritischen Stellen geprüft. Aufgrund der Ergebnisse wird die Behördendelegation entscheiden, welche Varianten in die nachfolgende Detailbewertung einzubeziehen sind. Das Endergebnis in Form einer Bestvariante soll 2026 vorliegen.

Durch die Realisierung der Bausteine ZBBS wird keine der drei Varianten ausgeschlossen. Sämtliche zur Diskussion stehenden Linienführungen bleiben weiterhin möglich.

Bei allen drei Linienführungen ist die Passage Hirschengraben erforderlich, da dieser Bereich weiterhin stark vom Fussverkehr frequentiert wird. Insbesondere bei einer zweiten Tramachse über die Bundesgasse führt dies zu einer Zunahme des Fussverkehrs, da sich die Umsteigebeziehung zu den SBB- und RBS-Gleisen an der Haltestelle Bahnhof (Bundesgasse) gegenüber der Haltestelle Hirschengraben (Bundesgasse) verschlechtert, was eine Verlagerung der Fussverkehrsströme in den Hirschengraben wahrscheinlich macht.

Haltestellen in der Laupenstrasse würden hingegen zu einer temporären Entlastung der Fussgängerquerung am Bubenbergplatz führen, da sie die Fussgängerströme verlagern. Längerfristig würden diese Reserven jedoch wieder durch das laufend steigende Passantenaufkommen konsumiert werden. Hinzu kommt, dass zusätzliche Tramlinien via Laupenstrasse mehr Grünzeiten an der

Lichtsignalanlage Bubenbergplatz benötigen, was eine Kapazitätseinbusse für den oberirdisch querenden Fussverkehr zur Folge hat.

Ein wichtiges Verhaltensmerkmal von situationskundigen ÖV-Benutzenden ist die Wegoptimierung in Abhängigkeit verschiedener Einflussmerkmalen (Tageszeit / Verkehrssituation, ÖV-Verbindung mit Ankunfts-/Abfahrtsort, Besorgungen auf dem Arbeitsweg, Witterung etc.). Dabei stellt die Redundanz eine wesentliche Anforderung an die Haupt-Zu- und -Ausgänge des Bahnhofs bzw. die Hauptverbindungen zwischen diesen und den umliegenden ÖV-Knoten der Tram- und Buslinien dar. Im Bereich Bubenbergplatz würde die Passage diese wichtige Funktion analog der Christoffelunterführung resp. der Neuengassunterführung übernehmen. Sie ist daher selbst bei einer vorübergehenden Reduktion des querenden Personenaufkommens auf dem Bubenbergplatz notwendig.

c. Testplanung 1.2 (Planungsprozess Stadtraum Bahnhof Bern)

Die Aufwärtskompatibilität von ZBBS wurde mit dem Ergebnis der Phase 1.1 der Testplanung bestätigt. Gleichzeitig wurden konkrete Prüfaufträge für die Phase 1.2 formuliert, welche mit der Testplanung untersucht wurden. Die Ergebnisse dieser Testplanung, welche am 27. Februar 2024 vom Gemeinderat veröffentlicht wurden, bestätigen die Aufwärtskompatibilität der Bausteine von ZBBS, insbesondere auch die Weiterführung der Bahnhofspassage bis zum Hirschengraben. Für die weitere Erarbeitung des kommunalen Richtplanes hat der Gemeinderat das im Synthesebericht festgehaltene Zukunftsbild für den Bubenbergplatz als Eckwert beschlossen, welches den definitiven Standort für das Bubenbergdenkmal beim Bubenbergplatz ermöglicht.

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

d. UNESCO-Managementplan

Das Vorhaben ZBBS wurde auch mit dem UNESCO-Managementplan, welcher zurzeit erarbeitet wird, koordiniert. Die gestalterische Lösung des Hirschengrabens wurde im Rahmen eines qualitätssichernden Verfahrens (Workshopverfahren) durch ein Expertengremium begleitet, in dem auch die städtische Denkmalpflege vertreten war, die die Erarbeitung des Managementplans in Auftrag gegeben hat.

4. Abgrenzung von Überbauungsordnung und strassenverkehrsrechtlichem Verfahren

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 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 nach Strassenverkehrsrecht zu erfolgen hat.

Die Bausteine 1, 2, 3b und 4 sind Gegenstand der ÜO, der Baustein 3a wurde parallel zur Auflage der ÜO im Rahmen eines strassenverkehrsrechtlichen Verfahrens aufgelegt. Da die Abhängigkeiten unter bzw. zwischen den Bausteinen gross sind, wurde im Rahmen der ÜO-Auflage auch Einsprachen den Baustein 3a betreffend formuliert. Dieser ist jedoch nicht Teil der ÜO.

Im Rahmen der Verkehrspublikation wurden zwei Beschwerden an das Regierungsstatthalteramt Bern-Mittelland erhoben. Mit der Abschreibungsverfügung vom 31. Januar 2024 konnte eine der Einsprachen (Bizzozero AG) bereits erledigt werden. Die zweite Beschwerde von in der Innenstadt ansässigen Unternehmen sowie vom Gewerbeverband, welche auch auf die Überbauungsordnung ZBB Stadt Bern – Verkehrsmassnahmen Einsprache gemacht hat, ist weiterhin beim Regierungsstatthalteramt hängig. Mit den betroffenen Einsprechenden bzw. Beschwerdeführenden werden Gespräche geführt, um Lösungen zu finden (siehe dazu Kapitel III).

Die Stadt Bern ist der Auffassung, dass die Umsetzung einzelner Verkehrsmassnahmen die Genehmigung der ÜO nicht voraussetzt. In Übernahme dieses Standpunktes hat das Regierungsstatthalteramt Bern mit Verfügung vom 23. November 2023 einen Sistierungsantrag der Beschwerdeführenden abgewiesen. Aufgrund laufender Einspracheverhandlungen wurde das Beschwerdeverfahren auf Antrag der Stadt Bern freilich bis 30. Juni 2024 sistiert.

III. Zusammenstellung der Einspracherügen und Rechtsbegehren

Im Folgenden wird eine Zusammenstellung der Einspracherügen bzw. Rechtsbegehren gegeben und die Haltung der Stadt Bern als Planungsbehörde zusammengefasst.

Einspracherügen / Rechtsbegehren		Haltung der Planungsbehörde
Übergeordnete Themen		
1	Verfahren: ungenügende Profilierung des Denkmals Adrian von Bubenberg (<i>Einspracheparteien Nr. 1, 2</i>)	<p>Im Rahmen der Vorprüfung wurde das Aussteckungskonzept mit dem Amt für Gemeinde und Raumordnung (Plangenehmigungs- und damit Baubewilligungsbehörde) abgesprochen. Der vorgesehene Standort des Bubenbergsdenkmals wurde mit Pfählen und Nägeln markiert. Hingegen wurde aufgrund der innenstädtischen Lage (Vandalismus / Bekletterung) und der aktuellen Nutzung der Fläche als Veloabstellplätze auf eine Profilierung des Denkmals verzichtet. Es besteht eine direkte Sichtverbindung zum bisherigen Standort, so dass die Dimensionen abschätzbar sind. Die Bevölkerung wurde über die öffentliche Auflage orientiert (Infoanlass, Medienberichterstattung), dabei wurde auch kommuniziert, dass das Denkmal in die Mitte des Hirschengraben verschoben wird.</p> <p>Gemäss Art. 16 Abs.3 BewD kann die Baubewilligungsbehörde für die Profilierung besondere Anordnungen treffen oder Erleichterungen gestatten, wenn wichtige Gründe dies erfordern. Die genügende Orientierung der Nachbarn und der Öffentlichkeit muss aber gewährleistet sein. Die betroffenen Eigentümerschaften, Quartiervertretungen, Verbände und Interessengruppen wurden im April 2024 zu einer Infoveranstaltung eingeladen und dabei über das Auflageprojekt direkt informiert. Der Verzicht auf eine Profilierung ist unter diesen Umständen zulässig.</p>
	Verfahren: Falsches Verfahren – PGV / Forderung von getrennten Verfahren	Der Hirschengraben, der Bubenbergplatz, die Schanzenstrasse und die Laupenstrasse sind Gemeindestrassen und angesichts ihrer Bedeutung Basiserschliessungsanlagen im Sinne von Art. 106 Abs. 2 Bst. a BauG. Neubau und Änderung solcher Strassen sind nach Art. 43 SG mittels einer Überbauungsordnung (ÜO) zu bewilligen. Nach

<p><i>(Einspracheparteien Nr. 1,2, 3, 5, 6, 11 und 20)</i></p>	<p>den gesetzlichen Vorgaben ist es offensichtlich, dass der neue Bahnhofzugang Hirschengraben nach kantonalem Recht zu bewilligen ist. Er ist funktionell zwar auf den neuen Bahnhofzugang ausgerichtet, dient aber nicht ganz oder überwiegend dem Eisenbahnbetrieb, sondern bezweckt die Lösung einer städtischen Verkehrsproblematik. Das Vorhaben liegt vollständig auf städtischem Boden und bildete gerade nicht Gegenstand des seitens der SBB für das Projekt ZBB durchgeführten eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens. Die im Projekt ZBBS vorgesehenen Arbeiten an den Tramanlagen beschränken sich auf untergeordnete Anpassungsarbeiten, die die Durchführung eines eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens nicht zu rechtfertigen vermögen. Zudem werden neue Werkleitungen im Strassenraum verlegt, was für die Durchführung eines Strassenplan-Bewilligungsverfahrens nach kantonalem Recht spricht.</p>
<p>Verfahren: Minimalistische ÜO-Vorschriften <i>(Einsprachepartei Nr. 3)</i></p>	<p>Es handelt sich um einen kommunalen Strassenplan, der gemäss Art. 43 Strassengesetz im Verfahren der kommunalen Überbauungsordnung erlassen wird. Zu beantworten sind primär Anordnungs- und Gestaltungsaspekte. Primäres Instrument ist deshalb der Strassenplan. Die Überbauungsvorschriften sind ergänzender Natur; es wird nur geregelt, was unbedingt geregelt werden muss.</p>
<p>Verfahren: Rechtsbeständigkeit ÜO <i>(Einsprachepartei Nr. 3)</i></p>	<p>Die Frage der Rechtsbeständigkeit stellt sich nicht im heutigen Zeitpunkt, sondern bei der Veränderung der Verhältnisse in einigen Jahren. Der Einwand der Planbeständigkeit steht der Planung damit von vornherein nicht entgegen. Sollten aufgrund des Projektes Zweite Tramachse und Stadtraum Bahnhof einst Anpassungen an der ÜO erforderlich sein, werden diese im Lichte von Art. 21 Abs. 2 RPG anhand der dannzumaligen Verhältnisse zu beurteilen sein. Aufgrund des zeitlich nötigen Vorlaufs für diese Projekte ist mit einem Anpassungsbedarf nicht vor 2035 zu rechnen. Weiter ist zu berücksichtigen, dass das Vorhaben grösstenteils den öffentlichen Raum betrifft, bezüglich welchem der Grundsatz der Planbeständigkeit ohnehin relativiert gilt; Privatgrundstücke sind nur relativ geringfügig betroffen.</p>
<p>Verfahren: Verletzung diverser rechtlicher Bestimmungen <i>(Einspracheparteien Nr. 3, 11)</i></p>	<p>Die Bauherrschaft ist der klaren Auffassung, dass das Vorhaben allen materiell-rechtlichen und verfahrensrechtlichen Vorgaben entspricht. Dies hat das AGR im Vorprüfungsverfahren bestätigt.</p>
<p>Aufwärtskompatibilität: Fehlende Koordination mit laufenden Planungen im und neben dem ÜO-Perimeter: Testplanung 1.2 (Planungsprozess Stadtraum Bahnhof Bern), ZMB zweite Tramachse, UNESCO-Managementplan</p>	<p>s. Ziffer II, Pkt. 3 Koordination mit weiteren Projekten (Aufwärtskompatibilität).</p>

	<i>(Einspracheparteien Nr. 1, 2, 3, 4, 6)</i>	
	Fehlendes Mitwirkungsverfahren <i>(Einsprachepartei Nr. 3)</i>	<p>Die Mitwirkung für das grundsätzliche Projekt wurde vom 19. Februar - 5. April 2019 durchgeführt. Im Kurzdossier für die öffentlich Mitwirkung wurde unter Ziffer 2.2 der Ablauf des Verfahrens wie folgt dargestellt: Die Projektverantwortlichen werten die Mitwirkungseingaben aus und halten die Ergebnisse bis Sommer 2019 in einem Mitwirkungsbericht fest. Dieser wird veröffentlicht und dem Kanton als Bewilligungsbehörde im nachfolgenden Strassenplanverfahren vorgelegt.</p> <p>Die anschliessend erfolgten Projektänderungen ergaben sich aus der Vorprüfung des Kantons und den daraus geforderten Gutachten (Gartendenkmal, Archäologie und Baum). Die wesentlichen Elemente aus dem Betriebskonzept und mit der Passage zum Hirschengraben, Denkmal in der Mitte der Hirschengraben sind weiterhin Bestandteil des Projekts; verzichtet wurde auf die unterirdische Velostation, was keine neue Mitwirkung zu rechtfertigen vermag.</p>
	Entschädigung <i>(Einspracheparteien Nr. 8, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16 und 18)</i>	Die Entschädigungsbegehren werden zur Kenntnis genommen. Sie werden nicht im vorliegenden ÜO-Verfahren, sondern – sofern keine Einigung erzielt wird – in einem separaten, nachlaufenden Verfahren durch die Enteignungsschätzungskommission beurteilt.
	Rechtsverwahrung <i>(Einspracheparteien Nr. 14, 15, 18)</i>	Die Rechtsverwahrungen werden zur Kenntnis genommen.
Bausteinübergreifende Themen		
	Bauphase (Zufahrten, Anlieferung, Beeinträchtigungen, temporäre und dauerhafte Landerwerbe, Zustandsaufnahme, Wiederherstellung usw.) <i>(Einspracheparteien Nr. 8, 9, 13, 16 und 17)</i>	<p>Die Zufahrten, Anlieferungsmöglichkeiten und Zugänglichkeiten zu den betroffenen Liegenschaften werden gewährleistet. In Ausnahmefällen werden die entsprechenden Liegenschaftsbesitzer*innen informiert und gemeinsam Lösungen gesucht.</p> <p>Die temporären und dauerhaften Landerwerbe werden mit einer Vereinbarung geregelt.</p>
	Taxistandplätze <i>(Einsprachepartei Nr. 2)</i>	Taxis sind ein Bestandteil der Transportkette des öffentlichen Verkehrs und haben insbesondere an Bahnhöfen einen zu beachtenden Stellenwert. Aufgrund der Eingaben seitens Taxibetreibenden im Rahmen der Mitwirkung wurde in der Projektierung die Erweiterung der Taxistandplätze im Raum Bahnhof Bern geprüft. Die Überprüfung kam zum Schluss, dass aufgrund des dicht beanspruchten Raums – insbesondere im Umfeld des neuen Zugangs Bubenbergrasse – keine adäquaten zusätzlichen Einstiegs- und Ausstiegsstandplätze zur Verfügung stehen. Stattdessen wird vorgesehen, die Auffindbarkeit (Signalistik im Bahnhof) und Bewirtschaftung des Taxistandplatzes auf der Schanzenstrasse zu verbessern und den Warteraum in der Stadtbachstrasse um rund 5 Plätze zu vergrössern.

	<p>Wirtschaftsverkehr Der Bahnhof soll auch für private Zubringerfahrten weiterhin aus allen Richtungen der Stadt Bern erreichbar bleiben. (Einspracheparteien Nr. 2, 7 und 19)</p>	<p>Der Bubenbergplatz und der Bahnhofplatz sowie die Bahnhofplattform bleiben auch mit der neuen Verkehrsorganisation weiterhin aus allen Richtungen für private Zubringerfahrten erreichbar. Einzige Ausnahme bildet der untere Abschnitt der Schanzenbrücke (Strecke zwischen Stadtbachstrasse und Bubenbergplatz), der aus Kapazitätsgründen und aus Gründen der ÖV-Bevorzugung in den Spitzenstunden talwärts gesperrt und bergwärts nur noch für Wegfahrten aus der Bogenschützenstrasse zugelassen wird. In diesem Abschnitt sind jedoch keine Nutzungen angeschlossen, weshalb damit keine Zubringerfahrten verhindert werden.</p>
	<p>Quartierschutz: kein Mehrverkehr in umliegenden Quartieren (Einsprachepartei Nr. 2)</p>	<p>Gegenstand der Verkehrspublikation (Baustein 3a) Im Konzeptbericht Baustein 3a vom 05.04.2023 werden das Betriebskonzept ZBBS und die damit verbundenen Auswirkungen auf die Quartierstrassen beschrieben. Es sind flankierende Massnahmen für das Länggassquartier vorgesehen.</p>
	<p>Dimensionierung Verkehrsanlagen (Fuss- und Veloverkehr) Bausteine 1 und 2 (Einspracheparteien Nr. 3, 4, 10, 11, 12, 13)</p>	<p>Das Projekt ZBBS berücksichtigt die verschiedenen Verkehrsträger ausgewogen. Dabei konnte für keinen Verkehrsträger eine 100%-ige (optimale) Lösung gefunden werden. Der städtische Raum ist intensiv genutzt und kann aufgrund der (historischen) Bebauung nicht erweitert werden. Dennoch wurden in besonderem Masse die Belange der Fussgänger (nicht nur an Schlüsselstellen) berücksichtigt und vor allem die zukünftigen Fussverkehrsmengen für die Dimensionierung der Anlagen in Abwägung der jeweiligen Vor- und Nachteile verwendet. Dies bedingt unter anderem z.B. eine erforderliche Reduktion des motorisierten Individualverkehrs auf dem Bubenbergplatz, damit die notwendigen Flächen für den Fussverkehr zur Verfügung gestellt werden können (wie z.B. die Warteflächen nach dem Ausgang Bubenberg). So konnten gemäss zukünftig prognostizierter Fussverkehrsbelastungen, den aktuellen Normen, Richtlinien und heutiger Planungspraxis und unter den gegebenen baulichen Rahmenbedingungen die bestmöglichen Dimensionierungen mit den entsprechenden guten (teils immerhin befriedigenden) Qualitätsstufen für die zukünftigen Belastungen erzielt werden.</p>
Baustein 1 Umfeld Bubenbergplatz - Laupenstrasse		
	<p>Rampe Postautoplatzform: Zu- und Wegfahrt zum Burgerhospital + Betrieb und Unterhalt + Widmung (Vereinbarung zwischen Post und Stadt Bern) (Einsprachepartei Nr. 7)</p>	<p>Die Thematik wird bilateral zwischen der Einsprachepartei, der Post und der Stadt Bern geregelt. Entsprechende Verhandlungen sind im Gang und es zeichnet sich eine Lösung ab. Sofern eine Regelung gefunden werden kann, wurde seitens Einsprecherin ein Rückzug der Einsprache in Aussicht gestellt.</p>
	<p>Anlieferung Endzustand:</p>	<p>Die Zu- und Wegfahrt Maulbeerstrasse wird zu jeder Zeit gewährleistet. Im Endzustand ist die Ausfahrt über die Seilerstrasse / Effingerstrasse gewährleistet. Die Ausfahrt Seite Hirschengraben mit</p>

<p>Bogenschützenstrasse / Maulbeerstrasse (Einspracheparteien Nr. 8, 9, 16)</p>	<p>Rechtsabbiegegebot ist nur noch für LKW und Car möglich. Eine ergänzte Signalisation mit Anhänger kann noch nachträglich publiziert werden.</p> <p>Die Anlieferung Bogenschützenstrasse erfolgt künftig in umgekehrter Richtung als heute: Einfahrt vom Bubenbergrplatz in die Bogenschützenstrasse und Ausfahrt über Schanzentrasse mit Rechtsabbiegegebot Richtung Länggasse. Allenfalls Möglichkeit für Bürgergemeinde und Liegenschaften Bubenbergrplatz 8–12 über Rampe Bogenschützenstrasse auf die kleine Westtangente (Bahnhofparking). Entsprechende Verhandlungen sind im Gang. Bezüglich Ausfahrt in die Schanzentrasse haben die Einspracheparteien 8 und 9 noch sicherheitstechnische Bedenken und möchten zusätzliche Massnahmen umsetzen. Die Situation wird mittels Monitorings überwacht und bei Bedarf werden zusätzliche Massnahmen umgesetzt.</p>
<p>Veloverkehr Schanzentrasse, Laupenstrasse, Schwangengasse, Bogenschützenstrasse, Bubenbergrplatz: (Einsprachepartei Nr. 20)</p>	<p>Die Einsprachepunkte konnten mit Ausnahme solcher, die aus sicherheitstechnischen Gründen nicht umgesetzt werden können, in das Projekt aufgenommen werden.</p>
<p>Bäume Laupenstrasse: Fällung und Ersatzpflanzung + Beeinträchtigung von Blaulichtorganisationen (Einspracheparteien Nr. 10, 12, 13)</p>	<p>An der Laupenstrasse soll als Klimamassnahme, aber auch im Abgleich mit dem Planungsprozess Stadtraum Bahnhof Bern und dem Zukunftsbild, eine Allee entstehen. Im Projekt ZBBS kann eine Baumpflanzung nur auf der nördlichen Seite der Laupenstrasse Bäume geregelt werden. Die Baumstandorte wurden aufgrund der Einsprachen dahingehend optimiert, dass die Anlieferung zu den Liegenschaften der Einsprechenden weiterhin möglich ist und das Ortsbild stimmig bleibt.</p>
<p>Baustein 2 Umgestaltung Hirschengraben</p>	
<p>Beeinträchtigung wertvoller Schutzobjekte (Einspracheparteien Nr. 1, 5, 6)</p>	<p>Der Forderung nach einer erneuten Beurteilung durch die EKD wurde mit Bericht vom 30.04.2024 entsprochen. s. Ziffer II, 2. Interessenabwägung.</p>
<p>Interessensabwägung (Einsprachepartei Nr. 5)</p>	<p>Der Forderung nach einer erneuten Beurteilung durch die EKD wurde mit Bericht vom 30.04.2024 entsprochen. s. Ziffer II, 2. Interessenabwägung.</p>
<p>Umgestaltung Hirschengraben ist nicht bewilligungsfähig (Bäume, Denkmal, Passage, Lift) (Einspracheparteien Nr. 1, 4)</p>	<p>s. Ziffer II, 1. Erforderlichkeit Passage und 2. Interessenabwägung</p>

	<p>Verschiebung Denkmal Adrian von Bubenberg und neuer Standort in der Mitte</p> <p><i>(Einspracheparteien Nr. 2, 3, 4, 6 und 12)</i></p>	<p>s. Ziffer II, 1. Erforderlichkeit Passage und 2. Interessenabwägung</p> <p>Die Verschiebung des Denkmals in die Parkmitte wird durch die städtische Denkmalpflege ausdrücklich befürwortet. Es gilt, den Eigenwert sowie den historischen Kontext des Denkmals zu berücksichtigen, das in einen städtischen Raum gehört.</p> <p>Auch die EKD ist mit einer Verschiebung des Denkmals in die Parkmitte einverstanden, sofern die Passage umgesetzt wird. Diese Haltung hat die EKD in ihrer Stellungnahme vom 30.04.2024 nochmals bestätigt.</p> <p>s. Ziffer II, 1. Erforderlichkeit Passage und 2. Interessenabwägung</p>
	<p>Passage im Grundsatz abgelehnt (inkl. Lift und Technikanlagen)</p> <p><i>(Einspracheparteien Nr. 1, 2, 3, 4, 5 und 6)</i></p>	<p>Der Vergleich mit der im Rahmen des neuen Bahnhofplatzes Bern aufgehobenen Unterführung beim Bubenbergplatz (Höhe Schwanengasse-Bogenschützenstrasse) hinkt. Bei dieser Unterführung handelte es sich um eine klassische, relativ schmale und niedrige Unterführung, bei welcher der Fussverkehr von der einen Strassenseite hinunter und auf der anderen Strassenseite wieder hinaufgeführt wurde. Das Funktionsprinzip der Passage Hirschengraben ist eher mit der Christoffel- oder Neuengassunterführung zu vergleichen, die die unterirdische Bahnhofsinfrastruktur fortsetzt, aus Kapazitätsgründen erforderlich ist und die Sicherheit der Fussgängerführung zu den Haltestellen Hirschengraben Richtung Bahnhof und stadtauswärts erhöht (insbesondere für ältere und mobilitätseingeschränkte Personen).</p> <p>Wie der Konzeptbericht «Passage Hirschengraben» vom 05.04.2023 darlegt, ist die Erstellung der Passage notwendig und zweckmässig. Ohne Passage ist der Knoten Bubenbergplatz bereits zum Zeitpunkt der Eröffnung voll ausgeschöpft, es herrscht ein angespannter Verkehrszustand ohne Spielraum für Weiterentwicklungen.</p> <p>s. auch Ziffer II, 2. Interessenabwägung.</p>
	<p>Erforderlichkeit Passage – Alternativen (breiter Zebrastreifen, Aufteilung der Tramgleise westlich und östlich im Hirschengraben)</p> <p><i>(Einspracheparteien Nr. 1,2, 3, 4, 5 und 6)</i></p>	<p>s. Ziffer II, 1. Erforderlichkeit Passage grundsätzlich und im Zusammenhang mit den vorliegenden Prognosen.</p>
	<p>Überdachung Passage</p> <p><i>(Einspracheparteien Nr. 4, 6)</i></p>	<p>s. Ziffer II, 2. Interessenabwägung</p> <p>Das Dach wurde im Rahmen des qualitätssichernden Verfahrens stark unterstützt und als städtebaulicher Beitrag zur Definition des Hirschengrabens gewertet. Das Dach ist Abschluss und Eingang zur Personenpassage und vermittelt zwischen oberer und unterer Stadtebene. In seiner architektonischen Gestaltung nimmt es Bezug zum Widmann-Brunnen am unteren Ende des Hirschengrabens und schafft mit diesem Zusammen eine Einrahmung des Hirschengrabens. Zusammen mit dem Widmann-Brunnen und dem</p>

		<p>Bubenbergsdenkmal werden mit dem Dach drei identitätsstiftende steinerne Hochpunkte geschaffen, die den Raum des Hirschengrabens abstecken und rhythmisieren. Gleichzeitig tritt das Dach durch seine Position als Abschluss der Platzfigur und Hochpunkt durch seine räumliche Wirkung in einen direkten Dialog mit dem Widmann-Brunnen und dem Bubenberg-Denkmal. Das Dach vermittelt so zwischen Strassenebene und Passage. Dies soll auch mit der beabsichtigten Ausformulierung der Betonoberflächen unterstützt werden. Während die Betonoberfläche der Passage glatt vorgesehen ist, soll die Betonoberfläche des Daches und dessen Stützen inkl. der fussartigen Verankerung auf dem Betonsockel eine raue, zum Beispiel sandgestrahlte Oberfläche erhalten, in Anlehnung an die steinerne und lebendige Oberfläche des Widmann-Brunnens.</p>
	<p>Zusätzliche Baumallee Hirschengraben (Einsprachepartei Nr. 2)</p>	<p>Mit dem Projekt werden gegenüber heute insgesamt 16 zusätzliche Bäume gepflanzt (Bereich Laupenstrasse 9 Bäume, Bereich Henkerbrünnli/Bollwerk 7 Bäume). Aufgrund des zukünftig erhöhten Personenaufkommens im Trottoirbereich sowie einer sehr hohen Werkleitungsdichte können im Bereich Hirschengraben West keine weiteren Bäume gepflanzt werden. Durch eine Baumallee würde die nutzbare Trottoirbreite von rund 4.2 m auf 3.2 m (mind. 1 m Baumbereich mit Rost) reduziert, was aufgrund des Personenaufkommens nicht in Kauf genommen werden kann.</p>
	<p>Behinderung Fussverkehr durch Tramwand am Hirschengraben – Bündelung Tramwartebereiche (Einsprachepartei Nr. 1)</p>	<p>Die Anordnung der Trams wird mit dem Projekt verbessert, indem der Haltepunkt des Tram stadtauswärts weiter südlich verlegt wird (siehe auch Situationsplan 2-01). Damit können sich neu 2 Trams im Bereich der Haltestelle aufstellen und der Fussgängerquerungsbereich zwischen Mitte Hirschengraben und Fussgängerstreifen Bubenbergplatz bleibt im Nordbereich frei.</p>
	<p>Dienstgleise (Einsprachepartei Nr. 1, 4)</p>	<p>Die Dienstgleise gehören seit Jahrzehnten zum Bestand am Hirschengraben und sind Teil des Tramwendeschlafensystems im Raum Bahnhof. Die heutige Anlage wurde letztmals im Jahr 2007 im Rahmen des Projektes Neuer Bahnhofplatz Bern (NBB) erneuert. Erwähnenswert ist, dass damals die Zweckmässigkeit der Dienstgleise bestätigt wurde und dass das Tramwendeschlafensystem sogar um eine zusätzliche Tramwendeschlaufe via Christoffel-/Bundes-/Schwanengasse inkl. Verbindung in Richtung Effingerstrasse erweitert wurde (Ersatz für die aufgehobene Tramwendeschlaufe um die Heiliggeistkirche). Die Dienstgleise bzw. Tramwendeschlaufen sind für die wesensgerechte Abwicklung des öffentlichen Verkehrs im gesamten Tramnetz zwingend notwendig. Nur dank dieser Wendemöglichkeiten im Raum Bahnhof ist es möglich, geplante wie ungeplante Störfälle auf dem Tramnetz zu bewältigen, ohne den Trambetrieb grossräumig zu unterbrechen. Ungeplante Störfälle wie Fahrzeugpannen, wegen Verspätungen kurzweilende Trams und einsetzende Trams bei Fahrzeugauswechselungen werden tagtäglich über die Tramwendeschlaufen abgewickelt. Im Falle geplanter Veranstaltungen und</p>

		<p>Bauarbeiten werden Tramlinien am Bahnhof getrennt und fahrplanmässig über die Tramwendeschlaufen gewendet – jahrein jahraus für mehrere Wochen. Bei den geplanten Veranstaltungen im Raum Wankdorf (BEA, Veranstaltungen und Spiele im Stade de Suisse) wenden die Tramverstärkungskurse fahrplanmässig über die Tramwendeschlaufen.</p> <p>Die Denkmalpflege der Stadt Bern sowie ein Expertengremium haben den Prozess der Projektentwicklung ZBBS eng begleitet und die Qualität sichergestellt. Dabei wurde auch die Verträglichkeit der Dienstgleise am Hirschengraben geprüft und bestätigt. Die gestalterischen und baulichen Massnahmen im Bereich der Dienstgleise wurden sorgfältig erarbeitet und festgelegt, um die ortsverträgliche Integration der Gleisanlage in den Kontext der Parkanlage am Hirschengraben zu gewährleisten.</p>
	<p>Reduktion des Kiesbelags / Pflasterung (Einsprachepartei Nr. 4)</p>	<p>Die Beläge im Hirschengraben wurden im Rahmen des Projektes mit Blick auf die verschiedenen Bedürfnisse optimiert. Nebst dem verbesserten Schutz des Wurzelwerkes durch eine stabilere begehbare Oberfläche wird dank dem breiten Pflasterungsband eine wertige und räumlich prägende Zeichnung der Raumfigur geschaffen, welche eine klare Differenzierung zwischen dem Mergelbelag im Mittelbereich und dem asphaltierten Strassenraum schafft. Zudem werden den Fussgängerinnen und Fussgängern grosszügigere Flächen im Bereich der Wunschlinien zur Verfügung gestellt, welche auch bei schlechter Witterung ohne Einschränkung begangen werden können.</p>
	<p>Mauerhaken beim Hotel National a) Vor Versuch erneute Berechnung Zugkräfte via Kontakt von National b) Freistehende Masten (Einsprachepartei Nr. 17)</p>	<p>Zu a): Die Berechnung wurde von dem gewünschten Planungsbüro (WAM Planer und Ingenieure AG) durchgeführt und der Einsprecherin zur Verfügung gestellt.</p> <p>Zu b): Aufgrund der hohen Nutzungsdichte sowie aus gestalterischen und städtebaulichen Überlegungen ist eine Alternativlösung mit einem freistehenden Masten nicht möglich. Die auf den Mauerhaken einwirkenden Kräfte werden zukünftig kleiner sein als im Bestand.</p> <p>Die Vereinbarung zu den Mauerhaken wurde zwischenzeitlich unterschrieben.</p>
	<p>Aussenbestuhlung Hirschengraben: Unterbruch und Verkleinerung der Aussenbewirtschaftung (Einsprachepartei Nr. 17)</p>	<p>Bis Mitte Oktober 2023 wurden Alternativstandorte für die Aussenbewirtschaftung des Hotels National gesucht.</p> <p>Eine Aussenbestuhlung im Kocherpark ist gemäss Abklärung mit dem Polizeiinspektorat aufgrund vieler Events nicht möglich. Alternativen werden zu gegebener Zeit im Monbijou-Park geprüft.</p>
	<p>Veloverkehr Hirschengraben, Monbijoustrasse: (Einsprachepartei Nr. 20)</p>	<p>Die Einsprachepunkte konnten, ausgenommen solche die aus sicherheitstechnischen Gründen nicht umgesetzt werden können, im Projekt aufgenommen werden.</p>
	<p>Kosten</p>	<p>Der Kostenvoranschlag wurde nach Teilprojekten erstellt und dokumentiert. Eine abschliessende Transparenz der Kosten kann</p>

	<i>(Einsprachepartei Nr. 4)</i>	aufgrund des laufenden Verfahrens (Einsprachen) erst nach deren Bereinigung bzw. Abschluss der Gespräche erstellt werden. Eine Optimierung der Projektinhalte aufgrund der Projektaufgabe ist ein normaler Prozess und dient der Qualität des Projektes.
Baustein 3b Umfeld Henkerbrännli – Bollwerk		
	Veloverkehr: Knoten Kleeplatz / Lorrainebrücke, Schützenmattstrasse, Bollwerk, Neubrückstrasse, Tiefenausstrasse <i>(Einsprachepartei Nr. 20)</i>	Die Einsprachepunkte konnten, bis auf solche die aus sicherheitstechnischen Gründen nicht umgesetzt werden können, alle im Projekt aufgenommen werden.
Baustein 4		
	Veloverkehr: Veloabstellkonzept Schanzenbrücke <i>(Einsprachepartei Nr. 20)</i>	Der Randabschluss wird südlich bei der ersten Öffnung zwischen den Absturzelementen auf der Ostseite abgesenkt, damit die Veloplätze besser zugänglich sind. Weitere Absenkung sind aufgrund des steigenden Randsteinanschlag auf 17cm nicht möglich.
Baustein 3a Betriebskonzept / flankierende Massnahmen (Verkehrspublikation, nicht Bestandteil ÜO)		
	Linksabbiegeverbot von der Engestrasse her im Knoten Bierhübeli resp. Mittelstrasse <i>(Einsprachepartei Nr. 7)</i>	Für die Beziehung Engestrasse – Neubrückstrasse Süd ist keine Verkehrsbeschränkung vorgesehen, auch nicht als Option. Die Beziehung wird durch das geplante Signal «Linksabbiegen» sogar gestärkt, da sie die einzige verbleibende Abbiegebeziehung auf der zuführenden Engestrasse darstellt. Das als Option erwähnte Linksabbiegeverbot betrifft die Fahrbeziehung Neubrückstrasse Süd in Richtung Mittelstrasse. Diese Massnahme wird nur umgesetzt, wenn die bisherigen Massnahmen das Quartier nicht ausreichend vor Ausweichverkehr schützen. Die dafür notwendige Bewilligung würde im Rahmen einer Verkehrspublikation beantragt.
	LSA Regelungen Velo <i>(Einsprachepartei Nr. 20)</i>	Die Verkehrserfassungen von den LSA werden immer smarter, so dass zum Beispiel mittels Radar die Velos intelligent erfasst werden können. Ziel ist, an den neuralgischen Punkten diese Erfassungsmethodik einzusetzen, damit ein optimaler Verkehrsablauf am Knoten gesteuert werden kann. Die Ausführungsplanung der LSA wird diesen Aspekt berücksichtigen. Die Stadt Bern bemüht sich um Technik auf dem neusten Stand.
	Zubringerdienst zur Maulbeerstrasse 8 und 10, in beide Richtungen via Laupenstrasse und Seilerstrasse zu gestatten ist und die geplante Einbahnstrasse aufgehoben wird.	Die Zufahrt zu den Liegenschaften Maulbeerstrasse 8 und 10 ist über die Laupenstrasse/Seilerstrasse bzw. die Wegfahrt über die Seilerstrasse in die Effingerstrasse bzw. für schwere Motorfahrzeuge über den Hirschengraben in die Effingerstrasse gewährleistet. Ein Zweirichtungsverkehr in der nördlichen Seilerstrasse und somit ein Verzicht auf das vorgesehene Einbahnregime ist aufgrund des übergeordneten Verkehrskonzepts und des zusätzlich erforderlichen Flächenbedarfs für den Veloverkehr nicht möglich.

	<i>(Einsprachepartei Nr. 16)</i>	Zur Zufahrt Laupenstrasse in beide Richtungen siehe nachfolgenden Punkt.
	Rechtsabbiegezwang von der Laupenstrasse, stadteinwärts, in die Belpstrasse <i>(Einsprachepartei Nr. 16+19)</i>	<p>Der Bubenbergrplatz kann mit den zukünftigen Anforderungen nur noch eine beschränkte Verkehrsmenge aufnehmen (ca. -60% MIV gegenüber 2015). Aus diesem Grund wird die Zufahrt in den koordinierten Kernzonenperimeter auf Höhe Belpstrasse/Laupenstrasse auf die maximal verträgliche Verkehrsmenge beschränkt. Das Rechtsabbiegegebot in die Laupenstrasse dient dazu, dass die Zuflüsse nur noch aus einer Richtung von der Belpstrasse her erfolgen und so die nachgelagerten Streckenabschnitte genau aufeinander abgestimmt werden können, um insbesondere den Anforderungen des ÖV gerecht zu werden.</p> <p>Zurzeit wird ein Pilotversuch mit einer Ausnahmegewilligung für den Wirtschaftsverkehr gemeinsam mit den Wirtschaftsverbänden erarbeitet. Geplant ist, im Jahr 2025 gemeinsam mit den Wirtschaftsverbänden einen Pilotversuch mit der Ausnahmegewilligung Wirtschaftsverkehr bei der Genfergasse und auf den Busspuren der Monbijoubücke durchzuführen. Damit soll die Machbarkeit von Ausnahmeregelungen für den Wirtschaftsverkehr getestet werden. Basierend auf den Ergebnissen, wird das weitere Vorgehen zusammen definiert. Bei positiven Resultaten ist eine Ausnahmeregelung vom Rechtsabbiegezwang für den Wirtschaftsverkehr sowie für Anstösser der Seiler- und Maulbeerstrasse vorgesehen.</p>
	Rechtsabbiegezwang von der Maulbeerstrasse bei der Einfahrt in den Hirschengraben <i>(Einsprachepartei Nr. 19)</i>	<p>Der Rechtsabbiegezwang bei der Ausfahrt Maulbeerstrasse Seite Hirschengraben ist bereits heute vorhanden. Neu wird die Ausfahrt Maulbeerstrasse Richtung Hirschengraben nur noch für LKW und Gesellschaftswagen möglich bleiben. Eine ergänzte Signalisation mit Anhänger kann noch nachträglich publiziert werden. Die Ausfahrt für PW ist über die Seilerstrasse – Effingerstrasse weiterhin gewährleistet.</p> <p>Die Einschränkungen bei der Ausfahrt sind notwendig, damit der Gehweg im Bereich Hirschengraben Nr. 24 für die Fussgänger/in genügend verbreitert werden kann, was sich nur mit einem Spurabbau erreichen lässt. Damit der Trambetrieb nicht gestört wird, sind die Ausfahrten auf ein notwendiges Minimum zu reduzieren und deswegen nur für Fahrzeuge möglich (LKW und Car) welche auf der Maulbeerstrasse nicht wenden können.</p>
	Linksabbiegeverbot von der Schanzenstrasse, stadteinwärts, auf den Bubenbergrplatz <i>(Einsprachepartei Nr. 19)</i>	<p>Die Fahrbeziehung von Seite Länggasse Richtung Speichergasse ist über die Bahnhofsdurchfahrt (Kleine Westtangente, +260 m) gewährleistet.</p> <p>Das Linksabbiegeverbot am Knoten Bubenbergrplatz ist eines der zentralen Grundelemente des Betriebskonzepts ZBBS, um die funktionalen Anforderungen an die neuen Verkehrsorganisation zu gewährleisten. Ein Verzicht oder eine Aufweichung dieser Regelung ist nicht möglich.</p>
	Linksabbiegeverbot von der Schützenmattstrasse auf die	<p>Mit der neuen Velo- und ÖV-Spur bei der Neubrückstrasse vom Bollwerk Richtung Henkerbrännli kann das Linksabbiegen von der</p>

<p>Neubrücke strasse stadteinwärts (Einsprache partei Nr. 19)</p>	<p>Schützenmattstrasse auf die Neubrückstrasse zukünftig nicht mehr angeboten werden. Von der Seite Hodlerstrasse besteht bereits heute mit der vorhandenen Ausnahmegewilligung die Möglichkeit, über die Genfergasse – Ausfahrt Aarberggasse Richtung Bollwerk zu gelangen, welche mit einer Ausnahmeregelung für Lastwagen ergänzt wird. Weitere Ausnahmeregelung für den Wirtschaftsverkehr werden im 2025 mit einem Pilotversuch gemeinsam mit den Wirtschaftsverbänden geprüft (siehe auch Punkt Laupenstrasse stadteinwärts, in die Belpstrasse).</p>
--	---

Für weitere Einzelheiten wird auf die Protokolle der Einspracheverhandlungen verwiesen.

IV. Fazit und Projektänderungen

Nach den Einspracheverhandlungen kann zusammengefasst festgehalten werden, dass mit folgenden 6 Parteien keine Einigung erzielt werden konnte, welche vorwiegend den Bau der unterirdischen Passage zum Hirschengraben und Punkte aus dem Umfeld des Bubenbergzugang betreffen:

- GSL Gesellschaft für Stadt- und Landschaftsentwicklung (*Einsprache partei Nr. 1*)
- Heit Sorg zu Bärn (*Einsprache partei Nr. 2*)
- Fussverkehr Kanton Bern (*Einsprache partei Nr. 3*)
- PSM Bern — Arbeitsgruppe Städtebau Mobilität Bern (*Einsprache partei Nr. 4*)
- Schweizer Heimatschutz (*Einsprache partei Nr. 5*)
- GaP Grüne alternative Partei (*Einsprache partei Nr. 6*)

Mit der folgenden Einsprache partei konnte eine Einigung erzielt und ein Rückzug der Einsprache in Aussicht gestellt werden, sofern die vorgesehenen Projektänderungen (siehe Abschnitte unten) beschlossen und eine Vereinbarung zustande kommt:

- Aktiengesellschaft Bubenberghaus (*Einsprache partei 10*): Mit der Projektänderung Laupenstrasse 2+4 wurde der Rückzug der Einsprache im Einspracheprotokoll in Aussicht gestellt.

Bezüglich der folgenden 10 Einsprache parteien kann ein Rückzug oder Teilrückzug erwartet werden, sofern noch einige Punkte (Genehmigung der Projektänderungen oder nach Unterzeichnung Vereinbarung) geklärt werden können:

- Burgergemeinde Bern Domänenverwaltung (*Einsprache partei Nr. 7*): Vereinbarung bzgl. Rampe Bogenschützenstrasse ist noch offen.
- Genossenschaft Migros Aare / Dr. Meyer Immobilien (*Einsprache partei Nr. 8 und 9*): Der Verbreiterung des Anlieferungsfeld wurde zugestimmt. Bei der Ausfahrt Schanzenstrasse konnte keine Einigung erzielt werden, es werden weiterhin Sicherheitsbedenken geäußert.
- Beat und Ulrich Buchschacher (*Einsprache partei Nr. 11*): Mit der Projektänderung Laupenstrasse 2 und 4 (Verbreiterung Gehweg um 0.5m) wurde ein Rückzug in Aussicht gestellt. Die Unterzeichnung der Vereinbarung und Auflage der Projektänderung ist noch offen.

- Fruchthof-Immobilien AG (*Einsprachepartei Nr. 12*): Mit der Projektänderung Anlieferung Laupenstrasse 20 wurde ein Rückzug in Aussicht gestellt. Die Unterschrift der Vereinbarung ist noch offen inkl. Auflage Projektänderung.
- PSP Real Estate AG (*Einsprachepartei Nr. 13*): Mit der Projektänderung Zufahrt Laupenstrasse 18 wurde ein Rückzug in Aussicht gestellt. Die Unterzeichnung der Vereinbarung und Auflage der Projektänderung ist noch offen.
- Franciwa AG, vertreten durch Von Graffenried Recht (*Einsprachepartei Nr. 16*): Eine Verschiebung der Installationsfläche Container Maulbeerstrasse wurde mit dem betroffenen Eigentümer BBL geprüft, Aus Sicht des Eigentümer Maulbeerstrasse 9 (BBL) ist eine weitere Verschiebung Richtung Seilerstrasse nicht möglich, dies weil damit sein Zugang und Anlieferung vor der Liegenschaft von der Seite Seilerstrasse zu stark eingeschränkt würde. Eine Aufstockung auf 3 Etagen wurde ebenfalls geprüft, ist aber wegen statischer Gründe (grössere Fundamente mit daraus folgenden Beeinträchtigung Gehwege/Fahrbahnfläche) ebenfalls nicht möglich. Aufgrund der Abklärung und Rückmeldung wird an dem Standort aus dem Auflageprojekt festhalten, ein entsprechender Fassadenplan und Querschnitt wurde erstellt und der Einsprachepartei zugestellt. Die direkte Zufahrt von der Laupenstrasse für die Anwohner Maulbeerstrasse wurde geprüft, eine entsprechende Signalisationsanpassung ist möglich. Dieser Punkt wird im Rahmen der Verkehrspublikation zusammen mit dem Einsprachepunkte der Wirtschaftsverbände umgesetzt.
- Hotel National AG (*Einsprachepartei Nr. 17*): Mit Mail vom 27. März 2024 wurde die Bereinigung der Einsprachepunkte bestätigt.
- Wirtschaftsverbände (*Einsprachepartei Nr. 19*): Zurzeit wird ein Pilotversuch mit einer Ausnahmebewilligung für den Wirtschaftsverkehr gemeinsam mit den Wirtschaftsverbänden erarbeitet. Geplant ist, 2025 gemeinsam mit den Wirtschaftsverbänden einen Pilotversuch mit der Ausnahmebewilligung Wirtschaftsverkehr bei der Genfergasse und auf den Busspuren bei der Monbijoubücke (als Teststrecke für Ausnahmeregelungen für den Wirtschaftsverkehr) durchzuführen. Auf Basis der Ergebnisse wird gemeinsam das weitere Vorgehen festgelegt.
- Pro VeloBern (*Einsprachepartei Nr. 20*): Mit Schreiben vom 7. November 2023 und vom 23. Mai 2024 wurden mit den entsprechenden Projektänderungen ein Teilrückzug der Einsprache bestätigt.

Bei den folgenden 3 Einspracheparteien handelt es sich ausschliesslich um Rechtsverwahrungen. Diese werden zur Kenntnis genommen; sie werden im Genehmigungsentscheid anzumerken sein:

- Hirschengraben AG, Muri bei Bern, Hirschengraben 9, 3011 Bern vertreten durch Von Graffenried Recht (*Einsprachepartei Nr. 14*)
- Integri AG, Hirschengraben 7, 3011 Bern, vertreten durch Von Graffenried Recht (*Einsprachepartei Nr. 15*):
- Franziska Chardi-Egli und Marianne Riniker-Egli, Laupenstrasse 1, 3008 Bern (*Einsprachepartei Nr. 16*)

Projektänderungen aufgrund der Einspracheverhandlungen:

Gegenüber dem Auflageprojekt vom 5. April 2023 werden unter Vorbehalt des Stadtratsbeschluss zu der ÜO nach dessen Vorliegen folgende bauliche Projektänderungen aufgrund der Ergebnisse der Einspracheverhandlungen neu aufgelegt (vgl. Art. 60 Abs. 3 BauG):

- Eigentümer Laupenstrasse 18 und 20: Anlieferung und Bäume (*Einspracheparteien Nr. 12 und 13*)

Aufgrund der Einsprache Verhandlung mit den Grundeigentümer Laupenstrasse 18 und 20 (*Einspracheparteien Nr. 12 und 13*) werden die Bäume neu so platziert, dass zwei Anlieferungsfelder für die Liegenschaften Laupenstrasse 18 und 20 erstellt werden können. Dazu müssen auch die Baumpflanzungen angepasst werden.

- Eigentümer Laupenstrasse 2 und 4: Trottoirbreite und Bäume (*Einspracheparteien Nr. 10 und 11*)

Aufgrund der Einsprache Verhandlung mit den Grundeigentümer Laupenstrasse 2 und 4 (*Einspracheparteien Nr. 10 und 11*) wird das nördliche Trottoir um 0.50 m zulasten der Fahrbahnbreite verbreitert. Zwei Reklametafeln werden neu auf dem südlichen Trottoir der Laupenstrasse platziert. Im Bereich der Laupenstrasse 2 werden zusätzlich zwei Bäume gepflanzt, dazu wird ein Fahrleitungsmasten neu weiter östlich platziert und die Werkleitung im Untergrund neu organisiert.

- Eigentümer Bubenbergplatz 8: Anpassung Bogenschützenstrasse Anlieferungsfeld und Optimierung der Lichtsignalanlage bei der Ausfahrt Schanzenstrasse (*Einspracheparteien Nr. 8 und 9*)

Aufgrund der Einspracheverhandlung mit den Grundeigentümern Bogenschützenstrasse 8 und 10 (*Einspracheparteien Nr. 8 und 9*) wird das Anlieferungsfeld von 2.50 m auf 2.75 m verbreitert. Bei der Ausfahrt Bogenschützenstrasse werden Optimierungen bei der Lichtsignalanlage vorgesehen, damit die Ausfahrt für LKW mit weniger Fussgängerkonflikten erfolgen kann.

- Pro Velo Diverses Velooptimierung (*Einsprachepartei Nr. 20*)

Im Rahmen der Einsprache Verhandlung mit Pro Velo (*Einsprachepartei Nr. 20*) wurden diverse Velooptimierung vorgenommen. Dabei müssen neben kleineren Markierungsanpassung auch bauliche Elemente (Verkehrinsel, Randschlüsse) angepasst werden, welche neu aufgelegt werden. Mit den vorliegenden Projektänderungen hat Pro Velo mit den zwei Schreiben vom 7. November 2023 und 23. Mai 2024 einen Teilrückzug der Einsprache in Aussicht gestellt.