2000.GR.000608

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Zukunft Bahnhof Bern (ZBB): Bau- und Verkehrsmassnahmen Stadt Bern: Überbauungsordnung (ÜO), Auflage- und Einspracheverfahren

1. Worum es geht

Damit der Bahnhof Bern seine Funktion als Verkehrsdrehscheibe weiterhin erfüllen kann, wird er im Rahmen des Projekts «Zukunft Bahnhof Bern» (ZBB) erweitert: Der Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) baut unterhalb der bestehenden SBB-Gleise einen neuen Bahnhof für längere Züge. Die SBB erstellt zwischen der bestehenden Personenunterführung und der Welle eine zweite Personenunterführung mit neuen Bahnhofzugängen beim Bubenbergzentrum und bei der Länggasse.

Auch die Stadt Bern leistet einen Beitrag an das Grossprojekt: Damit die stark wachsenden Passant*innenströme rasch und sicher zum Bahnhof gelangen (und vom Bahnhof weggeführt werden) können, muss sie den Verkehr im Bahnhofumfeld neu organisieren. Dazu gehört unter anderem der Bau einer unterirdischen Personenpassage vom neuen Zugang Bubenberg zum Hirschengraben. Die Stimmberechtigten der Stadt Bern haben den entsprechenden Ausführungskredit von Fr. 112 167 000.00 für die städtischen Bau- und Verkehrsmassnahmen ZBB am 7. März 2021 mit 58 % Ja-Stimmen angenommen.

In der Folge wurde die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege (EKD) um eine Stellungnahme zum Projekt gebeten, da der Hirschengraben im Unesco-Perimeter liegt. Aufgrund ihrer Rückmeldung wurden zusätzliche Gutachten zum Hirschengraben (archäologisches, gartendenkmalpflegerisches und Baumgutachten) in Auftrag gegeben. Aufgrund der Resultate der Gutachten wurde das Projekt im Bereich Hirschengraben im Winter 2022/2023 überarbeitet.

Das überarbeitete Projekt bzw. die dazugehörige Überbauungsordnung «ZBB Stadt Bern – Verkehrsmassnahmen» wurden vom 26. April bis 29. Mai 2023 öffentlich aufgelegt. Parallel dazu erfolgte die Verkehrspublikation für die «Verkehrsbeschränkungsverfügung – ZBB». Im Rahmen der Auflage bzw. Verkehrspublikation gingen insgesamt 22 Einsprachen ein: 20 gegen die Überbauungsordnung, 2 gegen die Verkehrspublikation. Mit den 6 Parteien, deren Einsprachen sich gegen die neue Personenpassage zum Hirschengraben richten, konnte im Rahmen der Einspracheverhandlungen keine Einigung gefunden werden.

Im Hinblick auf den weiteren Verfahrensverlauf wurde im Februar 2024 die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege (EKD) über das überarbeitete Auflageprojekt Hirschengraben sowie die dagegen erhobenen Einsprachen informiert und um eine neuerliche Stellungnahme gebeten. Die EKD-Stellungnahme vom 30. April 2024 äussert sich insgesamt positiv zum Auflageprojekt (vgl. Kap. 6).

Der Gemeinderat unterbreitet dem Stadtrat vorliegend die Überbauungsordnung «ZBB Stadt Bern – Verkehrsmassnahmen» zum Beschluss. Nach dem Stadtratsbeschluss müssen die Projektanpassungen noch einmal öffentlich aufgelegt werden.

Generelle Informationen zum Gesamtprojekt ZBB finden sich unter www.zukunftbahnhofbern.ch.

2. Ausgangslage

2.1 Inhalt städtische Bau- und Verkehrsmassnahmen ZBB

Aufgabe der Stadt ist es, sicherzustellen, dass die Reisenden rasch und sicher zum neuen Bahnhof gelangen können. Um dem Fussverkehr am Bubenbergplatz mehr Platz zur Verfügung stellen zu können, sollen Fahrspuren abgebaut, Zirkulations- und Aufenthaltsflächen vergrössert und die Grünzeiten für Fussgänger*innen verlängert werden. Damit auch der ÖV weiterhin flüssig zirkulieren kann, muss der motorisierte Individualverkehr auf der Achse Inselplatz-Bubenbergplatz-Bahnhofplatz-Bollwerk um rund 60 Prozent reduziert werden. Dies erfolgt mittels Anpassungen des Verkehrsregimes auf dem Bubenbergplatz sowie am Bollwerk/Henkerbrünnli. Um die mit der Eröffnung des neuen Bahnhofzugangs Bubenberg stark ansteigenden Personenströme bewältigen zu können, ist zudem beim – schon heute überlasteten! – Bubenbergplatz eine unterirdische Personenpassage erforderlich, die von der neuen SBB-Publikumsanlage direkt in den Hirschengraben führt.

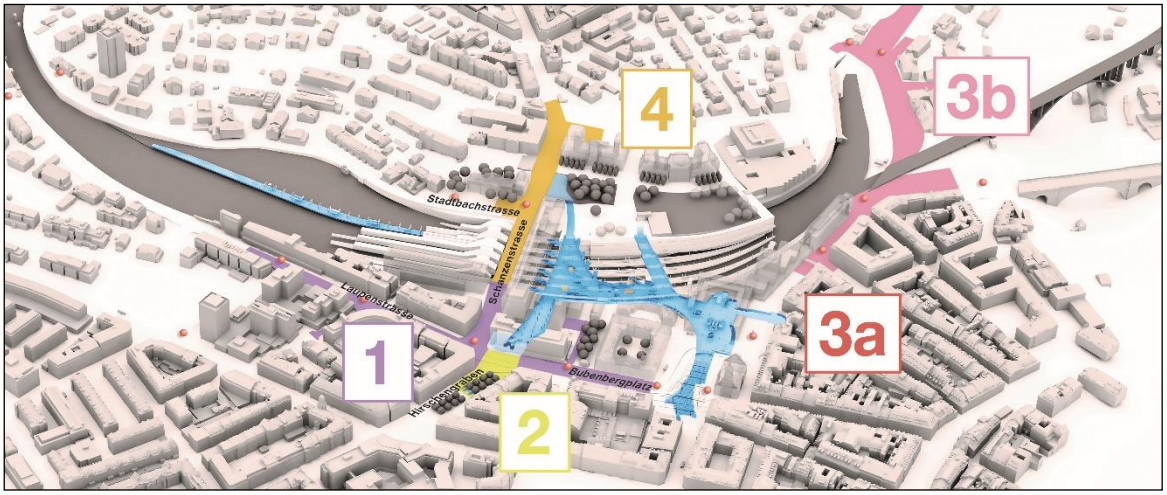


Abbildung 1: Übersicht über die ZBB-Verkehrsmassnahmen Stadt Bern (ZBBS). Blau dargestellt sind die Publikumsanlagen SBB (bestehend und neu).
Baustein 1: Anpassungen im Umfeld des Zugangs Bubenberg (Bubenbergplatz, Laupenstrasse und Bogenschützenstrasse)
Baustein 2: Personenpassage Hirschengraben
Baustein 3: Anpassungen an Lichtsignalanlagen und flankierende Massnahmen im weiteren Bahnhofumfeld
Baustein 3a: Verkehrslenkung, Verkehrsmanagement und flankierende Massnahmen im Länggassquartier
Baustein 3b: Anpassungen im Bereich Henkerbrünnli/Bollwerk
Baustein 4: Anpassungen im Umfeld des Zugangs Länggasse an der Schanzenstrasse.

2.2 Mitwirkungsverfahren

Die Mitwirkung zu den städtischen Bau- und Verkehrsmassnahmen (ZBBS) fand im Frühling 2019 statt. Insgesamt wurden 106 Mitwirkungsbeiträge eingereicht. Sie wurden dokumentiert und systematisch ausgewertet; die Ergebnisse sind im Mitwirkungsbericht, vom Gemeinderat am 6. Mai 2020 genehmigt, festgehalten. Der Bericht steht unter www.bern.ch/mitwirkungen (→ abgeschlossene Publikationen → 2019 → Mitwirkungsauflage ZBB: Verkehrsmassnahmen, Personenpassage und Neugestaltung Hirschengraben mit Option Velostation) als Download zur Verfügung und ist Bestandteil der Auflagedokumente. Die Mitwirkung zeigte, dass die geplanten Bau- und Verkehrsmassnahmen insgesamt auf breite Akzeptanz stossen.

2.3 Ausführungskredit Volksabstimmung

Nachdem das Bauprojekt erarbeitet worden war, wurde dem Stadtrat zuhanden der Stimmberechtigten der entsprechende Ausführungskredit anbegehrt. In der Volksabstimmung vom 7. März 2021 wurde der Ausführungskredit in der Höhe von Fr. 112 167 000.00 mit 58 % Ja-Stimmen genehmigt.

2.4 Behördliche Vorprüfung

Die erste behördliche Vorprüfung durch den Kanton Bern bzw. das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) erfolgte bereits zwischen Mai und November 2020, die zweite im Nachgang zur

Volksabstimmung vom März 2021. Die im Vorprüfungsbericht des AGR vom 16. Februar 2022 festgestellten Genehmigungsvorbehalte wurden in den weiteren Arbeiten berücksichtigt.

2.5 Auflageverfahren und Genehmigung im Rahmen einer Überbauungsordnung

Die städtischen Bau- und Verkehrsmassnahmen (ZBBS) werden im Rahmen einer Überbauungsordnung (ÜO) nach Artikel 43 Absatz 1 des kantonalen Strassengesetzes (SG) vom 4. Juni 2006 (SG; BSG 732.11) genehmigt (sog. kommunaler Strassenplan). Weitere Bewilligungen, insbesondere Baubewilligungen, sind nicht erforderlich. Vorbehalten bleibt einzig die rechtsverbindliche Festsetzung der Massnahmen der Verkehrsführung und der Verkehrssignalisation, welche gemäss Artikel 88 Absatz 2 des kantonalen Baugesetzes (BauG; BSG 721.0) nach Strassenverkehrsrecht zu erfolgen hat (Verkehrspublikation).

Das Planerlassverfahren beinhaltet die gesetzlich vorgeschriebenen Schritte der Mitwirkung, der kantonalen Vorprüfung, der öffentlichen Auflage, der Verabschiedung auf Gemeindeebene sowie der Genehmigung durch den Kanton. Die Verabschiedung der ÜO fällt in der Stadt Bern in die Zuständigkeit des Stadtrats. Gemäss dieser Bestimmung entscheidet der Stadtrat abschliessend über Nutzungspläne, die die baurechtliche Grundordnung in Art und Mass der Nutzung nicht abändern. Die ÜO wird anschliessend vom kantonalen Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) genehmigt. Gegen dessen Entscheid kann bei der Direktion für Inneres und Justiz des Kantons Bern Beschwerde geführt werden (Art. 61a Abs. 1 BauG). Anschliessende Beschwerdeinstanzen sind das kantonale Verwaltungsgericht und das Bundesgericht.

3. Personenpassage Hirschengraben (Baustein 2)

3.1 Ausgangslage

Die Stadt Bern ist im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) als Ortsbild von nationaler Bedeutung aufgeführt. Zudem ist die Altstadt von Bern in der UNESCO-Liste des kulturellen Welterbes verzeichnet; ihr Perimeter erstreckt sich bis in den Raum Bubenbergplatz/Hirschengraben. Der Baustein 2 mit der geplanten Personenpassage und der Umgestaltung des Hirschengrabens betrifft Kernelemente des geschützten Perimeters. Aus diesem Grund wurde die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege (EKD) frühzeitig in die Projektierung einbezogen. Sie äusserte sich vor der öffentlichen Auflage zweimal zum Projekt: im Rahmen eines Gutachtens (27. September 2018) und im Rahmen einer Stellungnahme (27. September 2021). Schliesslich äusserte sich die EKD auch noch einmal zum überarbeiteten Projekt (30. April 2024; vgl. dazu hinten Kap. 6).

3.2 Gutachten EKD vom 27. September 2018

Im Dezember 2017 hatte die Denkmalpflege der Stadt Bern die EKD im Zusammenhang mit der Passage Hirschengraben erstmals darum gebeten, eine Beurteilung der Bedeutung des Bubenbergdenkmals und seines Standorts im Hirschengraben vorzunehmen. In ihrem Gutachten vom 27. September 2018 formulierte die EKD für den vom Vorhaben betroffenen schützenswerten Teil der Anlage die folgenden Schutzziele:

- *Ungeschmälerte Erhaltung des Hirschengrabens mitsamt den umgebenden Bauten und den dazugehörenden Anlagen in Substanz und Wirkung als Promenadeninsel mit den charakteristischen Kastanienbäumen.*
- *Ungeschmälerte Erhaltung des Bubenbergdenkmals in seiner Substanz im Bereich Hirschengraben/Bubenbergplatz.*
- *Ungeschmälerte Erhaltung des Widmann-Brunnens in seiner Substanz an seinem heutigen Standort.*
- *Ungeschmälerte Erhaltung der archäologischen Bauten und Anlagen im Untergrund.*

Die EKD kam im Gutachten zum Schluss, dass die beiden Vorhaben – die Passage Hirschengraben und die damals noch geplante Velostation Hirschengraben – aus denkmalpflegerischen, archäologischen und ortsbildlichen Überlegungen zu schweren Beeinträchtigungen hinsichtlich der konkretisierten Schutzziele führten. Gleichzeitig formulierte sie Rahmenbedingungen, mit deren Umsetzung lediglich eine leichte Beeinträchtigung verbunden wäre:

- *Die Personenpassage ist so anzulegen, dass dadurch nur ein kleinstmöglicher Teil der unter der Oberfläche liegenden alten Schanzenmauern zerstört wird.*
- *Der Anschluss der Grabenbrücke an die Schanzenmauer darf nicht zerstört werden.*
- *Die Grabenbrücke darf in ihrer Substanz nicht geschmälert werden.*
- *Die erwartete Tränke auf dem Sohlboden muss in ihrer Substanz erhalten bleiben, ebenso das Gehege.*
- *Die Qualitäten des Hirschengrabens, der innerhalb des mit Erhaltungsziel A ausgeschiedenen ISOS-Gebiets G 5 liegt, dürfen durch Hochbauten und Infrastrukturen nicht geschwächt werden; dies ist in einem Folgegutachten zu prüfen.*

Darüber hinaus betonte die EKD, dass sie eine Aufwertung des Hirschengrabens begrüssen würde. Sie empfahl jedoch, die Bepflanzung zu erhalten und baumpflegerisch notwendige Ersatzpflanzungen gemäss historischem Bestand vorzunehmen.

3.3 Stellungnahme EKD vom 27. September 2021

Mit Schreiben vom 8. Dezember 2020 bzw. vom 2. Juli 2021 bat die Direktion TVS (Tiefbauamt) in Verbindung mit der Direktion PRD (Denkmalpflege) die EKD um eine Stellungnahme zur inzwischen überarbeiteten Planung. In ihrer Stellungnahme vom 27. September 2021 zum Projekt Neugestaltung Hirschengraben hielt die EKD fest:

«Das vorliegende Projekt bricht die bestehende Promenade vollständig ab und gestaltet sie von Grund auf neu. Die Neugestaltung des Hirschengrabens orientiert sich zwar in der Gesamtanlage am heutigen Bestand, sämtliche Rosskastanien sollen jedoch gefällt und durch eine leicht versetzte Neupflanzung ersetzt werden; ebenso soll die Chaussierung ersetzt und der Hirschengraben gepflästert werden. Die EKD erkennt darin einen Widerspruch zum Schutzziel 'Ungeschmälerte Erhaltung des Hirschengrabens mitsamt den umgebenden Bauten und den dazugehörenden Anlagen in Substanz und Wirkung als Promenadeninsel mit den charakteristischen Kastanienbäumen'.» Zum Bubenbergdenkmal schrieb die EKD: *«Die Versetzung des Bubenbergdenkmals ist gemäss Vorgaben der EKD zwar möglich, ebenso eine Rückkehr an den Originalstandort. Sollte die Verschiebung des Denkmals innerhalb des Hirschengrabens nicht mit der weitgehenden Erhaltung der Bäume zu vereinbaren sein, ist das gewählte Vorgehen kritisch zu reflektieren [...]. Als wichtig erachtet die EKD die 'ungeschmälerte Erhaltung des Bubenbergdenkmals in seiner Substanz im Bereich Hirschengraben/Bubenbergplatz'.»*

Insgesamt formulierte die EKD in ihrer Stellungnahme vom September 2021 folgende Anträge:

- *«Es ist der Nachweis zu erbringen, dass die Tränke weder im Rahmen der Bauarbeiten noch in der Folge der fehlenden Erdschicht beschädigt wird; der Anschluss der Grabenbrücke an die Schanzenmauer darf durch die Passage nicht zerstört werden.»*
- *«Ein Baumgutachten soll den Zustand der heutigen Kastanienbäume beurteilen.»*
- *«Im Rahmen eines gartendenkmalpflegerischen Gutachtens soll der substanzielle und konzeptionelle Schutzwert des Hirschengrabens ermittelt und eine Abwägung zwischen dem Schutzwert und dem Bauvorhaben vorgenommen werden.»*
- *«Es ist zu prüfen, wie eine Verschiebung des Bubenbergdenkmals ohne das Fällen von Bäumen und das Verletzen von deren Wurzeln realisiert werden kann.»*

3.4 Zusätzliche Gutachten: Gartendenkmalpflege, Baumschutz, Archäologie

Aufgrund der Ergebnisse des EKD-Gutachtes und der behördlichen Vorprüfung des Kantons (Amt für Gemeinden und Raumordnung/AGR) beschloss der Gemeinderat im Februar 2022, die geforderten Gutachten (Baumgutachten, gartendenkmalpflegerisches und archäologisches Gutachten) in Auftrag zu gegeben. Die Gutachten wurden im Sommer 2022 erarbeitet und kamen im Wesentlichen zu folgenden Schlüssen:

- *Fazit des archäologischen Gutachtens der Fachkommission für Archäologie des Kantons Bern (ARKO):* Es sind keine Projektanpassungen notwendig.
- *Fazit des unabhängigen Baumgutachtens:* Mittelfristig müssen die Bäume im Hirschengraben ersetzt werden. Mit Eingriffen in den Untergrund wird die Lebenserwartung der Bäume weiter reduziert.
- *Fazit des gartendenkmalpflegerischen Gutachtens:* Die Bäume dürfen nicht, wie gemäss ursprünglichem Projekt geplant, an einer anderen Lage gepflanzt werden. Die Passage soll leicht verschmälert und möglichst symmetrisch ausgerichtet werden. Die Chaussierung (Mergelbelag) soll beibehalten werden, das Bubenbergdenkmal soll entfernt werden.

3.5 Überarbeitung des Teilprojekts Hirschengraben

In Würdigung der eingegangenen Gutachten und Stellungnahmen beauftragte der Gemeinderat im November 2022 die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, das 2021 von den Stimmberechtigen genehmigte Projekt im Bereich des Hirschengrabens anzupassen[1]. Die Überarbeitung erfolgte anschiessend durch das bereits zuvor involvierte Planungsbüro und wurde eng durch das Tiefbauamt, die Denkmalpflege, Stadtgrün, BERNMOBIOL und Energie Wasser Bern begleitet. Zur Qualitätssicherung wurden die bisherigen Expert*innen Rita Illien (Landschaftsarchitektin), Fritz Schär (Architekt) und Peter Baumgartner (Denkmalpfleger) in den Überarbeitungsprozess miteinbezogen. Folgende Anpassungen wurden vorgenommen:

3.5.1 Bäume

Die 25 Bäume, die den Hirschengraben heute prägen, sollen möglichst lange erhalten bleiben. Damit das Wurzelwerk der bestehenden Bäume, das gemäss Sondagen hauptsächlich ca. 30 cm unter dem Terrain liegt, nicht zu stark beeinträchtigt wird, müssen sich Eingriffe in den Untergrund auf ein Minimum beschränken. Deshalb wird der vorgesehene Pflästerbelag mit genügend grossem Abstand zu den bestehenden Baumstämmen ungebunden verlegt; so werden die darunterliegenden Wurzeln nicht tangiert. Auch weitere Elemente – etwa Tramwartehäuschen, Sitzbänke, Litfasssäule, Fahrleitungsmasten und Werkleitungen – werden so geplant, dass der Eingriff für das bestehende Wurzelwerk möglichst schonend ist. Im Bereich der Tramhaltestelle, die gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) erhöht werden muss, müssen die Bäume leicht überschüttet werden.

Abgesehen von den vier Bäumen im Norden, die aufgrund der Bauarbeiten für die neue Personenpassage weichen und nach Abschluss der Arbeiten ersetzt werden müssen, und dem Einzelbaum im Bereich der Tramwendeschlaufe, der aufgrund der Gleisersatzarbeiten an der Tramwendeschlaufe weichen muss und anschliessend ebenfalls 1:1 ersetzt wird, sind Neupflanzungen erst vorgesehen, wenn Bäume aufgrund ihres Zustands ersetzt werden müssen. Hierbei sollen die Ersatzpflanzungen jeweils gruppenweise erfolgen können, damit ein möglichst homogenes und stimmiges Stadtbild erreicht werden kann. Gleichzeitig kann den Neupflanzungen durch den gruppenweisen Ersatz ein zusammenhängender und optimal durchwurzelbarer Untergrund zur Verfügung gestellt werden. So können jeweils mehrere Bäume an das vorgesehene Bewässerungssystem angeschlossen werden. Welche Bäume wann ersetzt werden müssen, wird von Stadtgrün Bern definiert. Daher kann die Grösse der Baumgruppen, die ersetzt werden müssen, je nach Beurteilung variieren.

---

[1] https://www.bern.ch/mediencenter/medienmitteilungen/aktuell_ptk/gemeinderat-passt-hirschengraben-projekt-an

Abbildung 2: Blick vom Hirschengraben (Westseite) in Richtung Ost – mit Dach des Passagenaufgang, Lift, Wartehäuschen
© Nightnurse Images Zürich, im Auftrag des Tiefbauamts der Stadt Bern

Eine wichtige Thematik im Zusammenhang mit den Bäumen ist der Umgang mit Streusalz. Das Verwenden von Salz beeinträchtigt die Vitalität und Lebenserwartung der Bäume. Stadtgrün Bern schlägt deshalb entweder einen kompletten Verzicht auf Streusalz oder den beschränkten Einsatz von Salz auf definierte, stärker frequentierte Bereiche vor. Diese Thematik wird in den weiteren Planungsschritten (insbesondere auch bei der Wahl des Substrats) aufgenommen und diskutiert.

Das Planerteam schlägt bei notwendig werdenden Neupflanzungen den Ersatz der bestehenden Kastanienbäume durch Linden vor. Diese lassen einen Kronen- und Formschnitt zu, duften intensiv und kommen mit den zunehmend anspruchsvollen innerstädtischen Standortbedingungen zurecht. Um bezüglich Wahl der Baumart und Ausgestaltung der Baumpflanzgrube (Substratgemisch, Bodenaufbau, Belastung, Bewässerung) Sicherheit zu erlangen, werden zurzeit Versuchspflanzungen vorgenommen. Aufgrund der neusten Stellungnahme der EKD vom 30. April 2024 (siehe Kapitel 6) wird die Baumart (die EKD empfiehlt Rosskastanie) nochmals geprüft und zu einem späteren Zeitpunkt abschliessend festgelegt.

Den neu gepflanzten Bäumen wird ein hochwertiges Substrat zur Verfügung gestellt, welches in grosszügiger Tiefe und Fläche eingebaut wird. Zusammen mit einer kontrollierten Bewässerungsanlage werden für die Bäume auf diese Weise optimale Wuchsbedingungen geschaffen.

3.5.2 Personenpassage Hirschengraben, Lift

Damit die Bäume im Bereich des Passagenaufgangs im nördlichen Hirschengraben in der historisch gleichen Lage wieder gepflanzt werden können, soll die Breite des Aufgangs von ursprünglich 8,55 m (Projektstand Volksabstimmung) auf 7,40 m reduziert werden. Dank dieser Reduktion ergibt sich zudem der Vorteil, dass der Aufgang neu symmetrisch in der Anlage platziert werden kann. Auch die Rolltreppen werden symmetrisch angeordnet: In Gehrichtung von der Passage zum Hirschengraben betrachtet, wird die aufwärts führende Rolltreppe rechts des Treppenaufgangs und die abwärtsführende links davon angeordnet (vgl. Abbildung 3). Der Aufgang soll, anders als ursprünglich vorgesehen, überdacht werden. Damit können die beiden Kopfelemente im Süden und Norden des Hirschengrabens, der Widmann-Brunnen und der Passagenaufgang, gestärkt werden. Das Dach nimmt die Geometrie der Passage auf (Dreickecksformen), wird in Beton ausgeführt und mit Punktleuchten ausgestattet. Der Beton der Passage bildet den Sockel für die Stützen der Überdachung.

Abbildung 3: Aufgang der Passage im Hirschengraben
© Nightnurse Images Zürich, im Auftrag des Tiefbauamts der Stadt Bern

Auch die Breite der unterirdischen Passage wird von 10 m auf mindestens 8 m reduziert. Durch diese Reduktion kann die Passage neu ohne Stützen erstellt werden. Die Reduktion wurde personenhydraulisch geprüft; sie hat sich als machbar erwiesen: Die Dimensionierung der Passage reicht aus, um die erforderliche Verkehrsqualität für die prognostizierten Passant*innenströme zu erreichen. Die unterirdische Passage, welche den neuen Bahnhofzugang Bubenberg mit dem Hirschengraben verbindet, weist eine eigenständige Geometrie und – dank der Triangulierung der Wände und der Decke – eine markante Ausdruckskraft auf. Die Passage windet sich durch den Boden und umgeht die historischen Mauern. Sie setzt sich in Form, Materialität und Beleuchtung bewusst von der Gestaltung des Bubenbergzentrums und des Bahnhofs ab.

Abbildung 4: Neue Personenpassage Hirschengraben (Blickrichtung Aufgang Hirschengraben)
© Nightnurse Images Zürich, im Auftrag des Tiefbauamts der Stadt Bern

Verbindendes Element ist der Boden, der dem vorgesehenen hellen Terrazzo des Bahnhofs entsprechen soll. Die Beleuchtung der Passage soll die Struktur der Dreiecke unterstützen und diese nicht mit Licht überlagern; vorgesehen ist modernste LED-Technologie. Die Lichtstreifen sollen in Schlitzen zwischen den Dreieckselementen über die ganze Länge angebracht werden. Eine kommerzielle Nutzung der Passage ist nicht vorgesehen.

Abbildung 5: Neue Personenpassage Hirschengraben (Blickrichtung Bubenbergzentrum)
© Nightnurse Images Zürich, im Auftrag des Tiefbauamts der Stadt Bern

Um den Anforderungen hinsichtlich Hindernisfreiheit gerecht zu werden, wird östlich des Passagenaufgangs ein Lift realisiert, der direkt in die neue Passage führt. Die Lage des Lifts und die dazugehörigen Wartezonen sind so angeordnet, dass der Personenfluss nicht gestört wird. Um den Lift bestmöglich in den Stadtraum zu integrieren, wird er in der Flucht der östlichen Baumreihe geplant. Der Lift ist mit einer profilierten geschlossenen Blechverkleidung umhüllt, die auch die Zu- und Abluftschächte aus dem Gleichrichterraum umschliesst, der sich unterhalb der Treppe des Passagenaufgangs befindet.

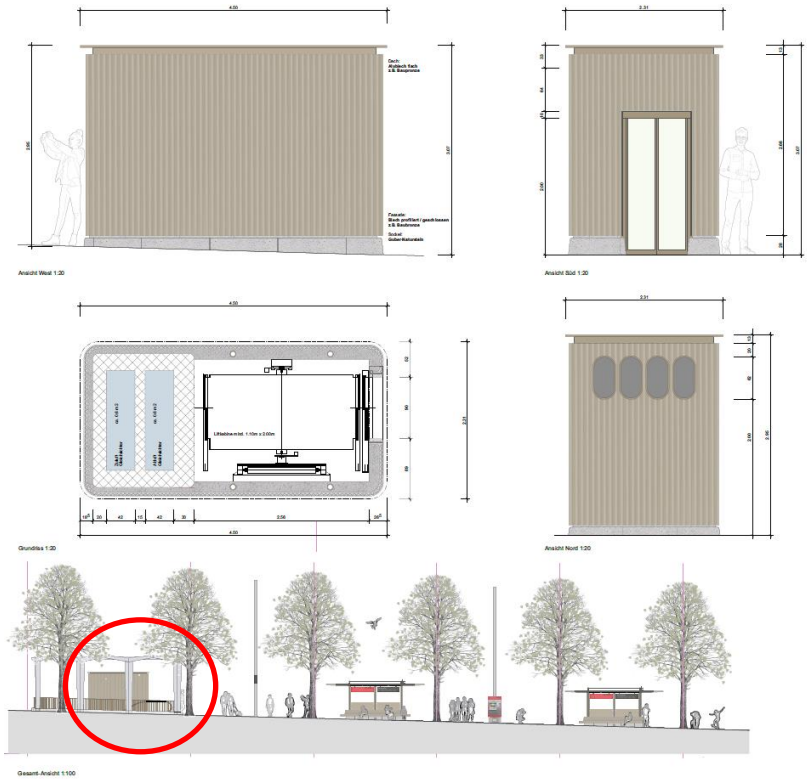
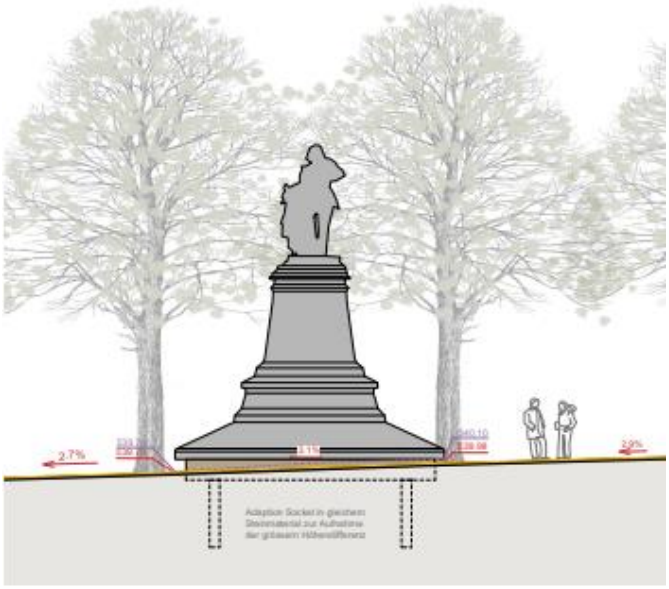


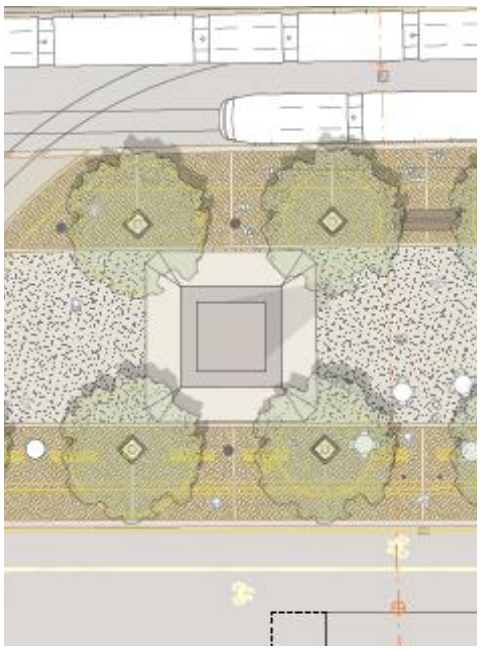
Abbildung 6: Standort und Ausgestaltung des Lifts
© Aebi Vincent, im Auftrag des Tiefbauamts der Stadt Bern

3.5.3 Adrian von Bubenberg-Denkmal und Widmann-Brunnen

Das Bubenbergdenkmal muss wegen des Aufgangs der Personenpassage integral (mit Sockel) in die Mitte des Hirschengrabens verschoben werden. Grundsätzlich wird das Ziel verfolgt, das Denkmal langfristig wieder an seinen Originalstandort (auf dem Bubenbergplatz) zu versetzen. Dieser

Standort steht derzeit jedoch noch nicht zur Verfügung. Der Gemeinderat hat auf der Basis der Gutachten entschieden, das Bubenbergdenkmal als Zwischenlösung in die Mitte des Hirschengrabens zu versetzen. Der Sockel des Bubenbergdenkmals wird auf einer Betonplatte lagern. Um den Eingriff in den durchwurzelten Untergrund möglichst gering zu halten, wird diese Platte mittels Punktfundamenten möglichst weit von den Bäumen entfernt in den Untergrund fundiert. Aufgrund der Gefällsverhältnisse in der Mitte des Hirschengrabens ergeben sich Fugenhöhen zwischen Terrain und Unterkant Sockel von 10 bis 50 cm Diese Fuge wird bewusst gezeigt: Sie soll den provisorischen Charakter des Denkmals an diesem Standort unterstreichen.





Abbildungen 7+8: Bubenbergdenkmal (Längsschnitt) *Bubenbergdenkmal (Situationsplan)*
© Maurus Schifferli Landschaftsarchitekten, im Auftrag des Tiefbauamts der Stadt Bern

Der Widmann-Brunnen bleibt an seinem heutigen Standort erhalten. Seine Lage ist Basis der symmetrischen Anordnung der Anlage und bildet zusätzlich den südlichen Abschluss. Der südliche Abschluss des Brunnens wird dem neuen Materialisierungskonzept entsprechend gepflästert – ebenso wie der Bereich des Passagenaufgangs im Norden.

3.5.4 Materialisierung der Oberfläche

Der prominente, bereits heute stark und künftig noch stärker frequentierte Hirschengraben soll aufgrund seiner historischen Bedeutung (UNESCO-Weltkulturerbe) eine würdige, hochwertige und der Anlage gerecht werdende Gestaltung erhalten. Der Mittelbereich wird mit einem umgreifenden Pflästerungsband (Kleinpflästerung, ungebunden) ausgezeichnet. Zudem werden der nördliche und der südliche Abschluss des Mittelbereichs mit einer grösseren Pflästerungsfläche akzentuiert. Diese robuste Materialisierung wird nicht nur den deutlich höheren Personenfrequenzen gerecht, sondern unterstützt die symmetrische Raumfigur, welche zusammen mit den Bäumen, dem Widmann-Brunnen und dem Passagenaufgang gebildet wird.

Die ungebundene Kleinpflästerung weist eine gleichwertige Versickerungsdichte auf wie die heute bestehende und künftig im Mittelbereich vorgesehene Chaussierung (Mergelbelag), sie bietet aber gleichzeitig auch optimale Bedingungen für den Schutz der Bäume. Die ungebundene Pflästerung mit Guber-Natursteinen wird mit einem 7/9-er Pflasterstein ausgeführt. Die Reihenpflästerung wird im 45 Grad-Winkel zur Platzrichtung verlegt und wechselt ihre Ausrichtung in der Achse der zukünftigen Neupflanzungen um 90°. Mit dieser subtilen Massnahme wird die symmetrische Anordnung der Anlage unterstützt und gleichzeitig ein Bezug zu den Baumpflanzungen geschaffen. Mit dieser Ausknickung entstehen zudem selbstverständliche Abschlüsse im Bereich des Widmann-Brunnens und des Passagenaufgangs.

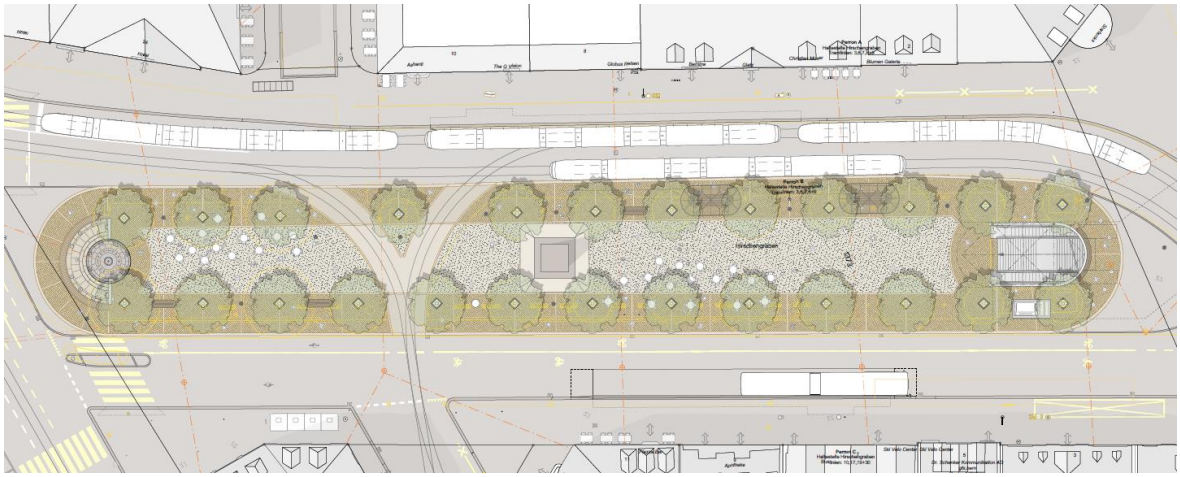


Abbildung 9: Situationsplan Hirschengraben. Die braun gekennzeichneten Bereiche werden gepflästert, die grauen chaussiert (Mergelbelag).
© Maurus Schifferli Landschaftsarchitekten, im Auftrag des Tiefbauamts der Stadt Bern

Die Tramhaltekanten werden auf 27 cm erhöht, sodass künftig ein niveaugleicher Einstieg möglich ist. Wie bereits heute soll der Mittelbereich der Anlage bis zur Tramwendeschlaufe in Mergel bleiben. Im Bereich der bestehenden Tramwendeschlaufe wird das Materialisierungskonzept herangezogen. Das bedeutet: Innerhalb der Lichtraumprofile und um die bestehenden Tramgleise herum wird eine Betonfläche erstellt. Um die Zäsur möglichst subtil zu halten, werden die Betonoberflächen behandelt (Farbe, Struktur).

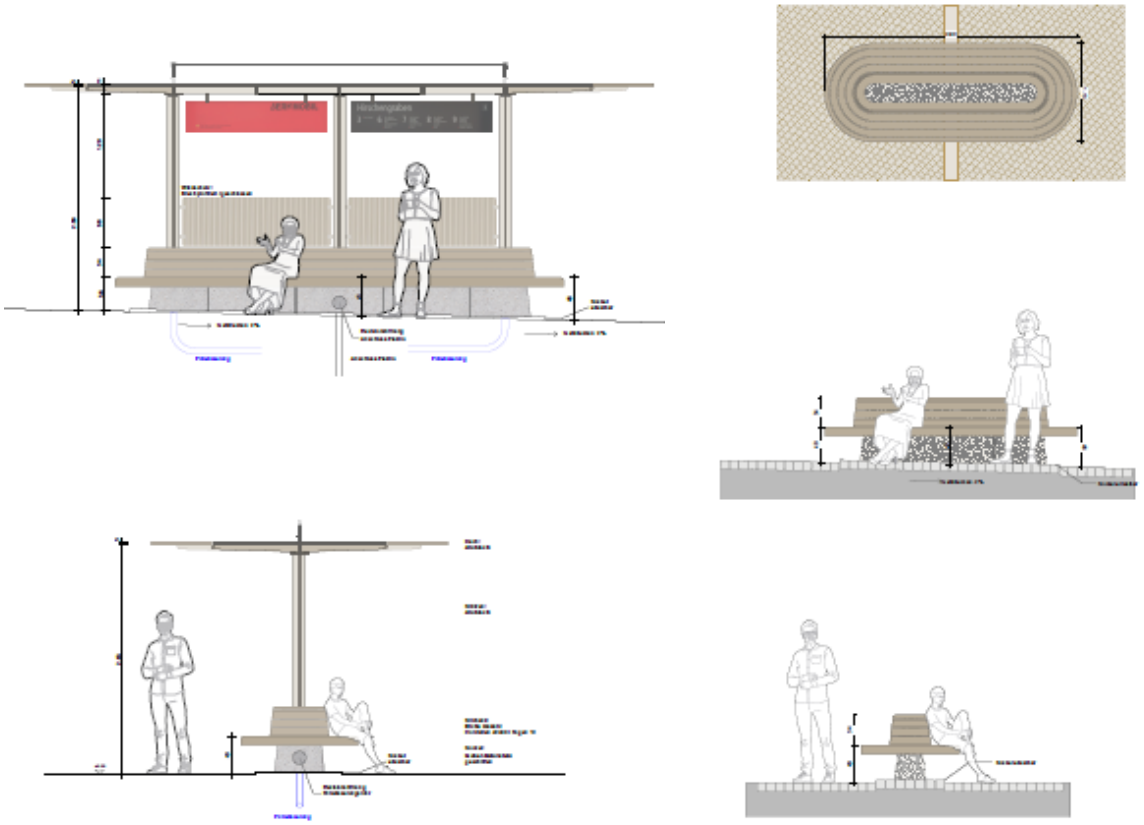
3.5.5 Möblierung (Wartehäuschen, Bänke, Kultursäule, Eventanschlüsse)

Die Wartehallen, der Lift und die Sitzbänke bilden das Stadtmobiliar und sind bezüglich Formensprache und Materialisierung aufeinander abgestimmt. Das Mobiliar prägt auf der Fussverkehrsebene den Charakter dieses zentralen Stadtraums und unterstreicht dessen Wichtigkeit.

Die Wartehallen werden mittig auf dem breiten, umlaufend gepflästerten Band an der bestehenden Position verankert. Sie sind spezifisch für den Hirschengraben entwickelt worden und werten den Stadtraum auf: Aufgrund der gestalterischen und denkmalpflegerischen Vorgaben aus dem qualitätssichernden Verfahren können hier keine Standard-Wartehallen verwendet werden. Das filigrane, ausladende Metalldach und die Sitzbänke in gebogenem Holz auf Natursteinsockeln schaffen Aufenthaltsqualität sowohl gegen aussen als auch nach innen. Im Bereich der Wartehallen werden mehr Sitzflächen angeboten. Die freistehenden Sitzbänke lehnen sich in Form und Materialisierung stark an diejenigen der Wartehallen an. Wartehallen, Treppenaufgang, Lift und Sitzbänke sind aufeinander abgestimmt. Der bestehende Plakatträger im Norden des Mittelbereichs wird aufgrund des Reklamereglements (Ortsbildschutz) demontiert, ein Ersatzstandort wurde an der Laupenstrasse definiert.

Um ihre Sichtbarkeit zu erhöhen, wird die Litfasssäule nach Norden versetzt. In die Litfasssäule wird ein Elektroanschluss für Events integriert. Ein weiterer Eventanschluss wird im südlichen Hirschengraben platziert.

Gemäss qualitätssicherndem Verfahren werden für die Möblierung keine Standardelemente verwendet, sondern speziell für den historisch bedeutenden Raum Hirschengraben gestaltete Elemente.



Abbildungen 10+11: Ansicht Wartehäuschen *Ansicht Bänke*
© Aebi Vincent, im Auftrag des Tiefbauamts der Stadt Bern

3.5.6 Technische Einrichtung (Fahrleitungsmasten, Verteilerkabine, Bewässerung, Werkleitungen)
Die Fahrleitungsmasten werden an möglichst gleicher Lage ersetzt, damit der Eingriff bei den Wurzeln der bestehenden Bäume minimiert werden kann. Die Fahrleitungsmasten werden mit Mikropfählen erstellt, damit sie auch bei einem künftigen Baumersatz die nötige Standsicherheit aufweisen. Die heutige Verteilerkabine für das Steuergerät der Lichtsignalanlage Effingerstrasse/Hirschengraben und die im südwestlichen Bereich des Hirschengrabens liegenden Weichensteuerungen von BERNMOBIL werden ebenfalls an gleicher Lage ersetzt. Im Mittelbereich des Hirschengrabens wird die bestehende Werkleitung (öffentliche Beleuchtung) aufgehoben; stattdessen wird hier bereits die Bewässerung für die künftigen Neupflanzungen eingerichtet. Die restlichen Werkleitungen (Elektro, Wasser, Lichtsignalanlage, Telecom, Haltestelleinfrastruktur) werden ausserhalb des Hirschengrabens oder im Bereich der heutigen Dienstgleisverbindung projektiert, damit auf Eingriffe im Wurzelbereich der Bäume verzichtet werden kann.

3.5.7 Nutzung
Der gesamte Hirschengraben wird von Velos befreit, sodass der Raum aufgewertet wird und zudem genügend Zirkulations- und Flanierfläche besteht. Bereits im Sommer 2023 wurde ein Teil der Veloplätze im Hirschengraben aufgehoben – im Zusammenhang mit der Eröffnung der Velostation Welle 7 und dem damit verbundenen 24-Stunden-Gratis-Pilotbetrieb in den Velostationen Welle 7 und PostParc. Nutzungen des Hirschengrabens (z.B. für die Aussenbestuhlung von Gastrobetrieben) sind im Rahmen der geltenden städtischen Vorgaben weiterhin möglich. Vor der Inbetriebnahme wird ein detailliertes Nutzungskonzept erstellt.

3.5.8 Beleuchtungskonzept

Das Beleuchtungskonzept auf dem Hirschengraben geht auf den historischen Kontext des Orts ein und sorgt gleichzeitig für eine angenehme Atmosphäre auf dem Platz. Der Platzanlage wird durch das neue Konzept künftig nicht nur eine individuelle Stimmung und Räumlichkeit eigen sein, sondern auch eine charakteristische Lichtqualität. Die Seilkonstruktion wird in den Fassaden verankert und kann zusätzlich an den neuen Fahrleitungsmasten befestigt werden. Dadurch wird erreicht, dass für die Beleuchtung keine zusätzliche Infrastruktur im Hirschengraben notwendig ist.

Die historischen Seilleuchten «Kandem», die heute in der Altstadt verwendet werden, sollen nachgebaut und mit einer standardisierten Strassenoptik (in LED-Technik) ausgestattet werden. Damit wird den Anforderungen des UNESCO-Perimeters Rechnung getragen. In der Platzmitte werden zwischen den quergespannten Hauptseilen diagonale Verstrebungsseile gezogen, an welchen kleine unauffällige Platzleuchten montiert werden. Dank unregelmässiger Anordnung und variierender Lichtverteilung wird der Platz spielerisch belebt und wirkt einladend. An hochfrequentierten Stellen wird auf eine homogene Ausleuchtung geachtet. Die beiden historischen Denkmäler des Platzes (Widmann-Brunnen, Bubenbergdenkmal) werden mit einer dezenten Beleuchtung hervorgehoben.

Abbildung 12: Situationsplan Beleuchtung Hirschengraben
© Reflexion, im Auftrag des Tiefbauamts der Stadt Bern

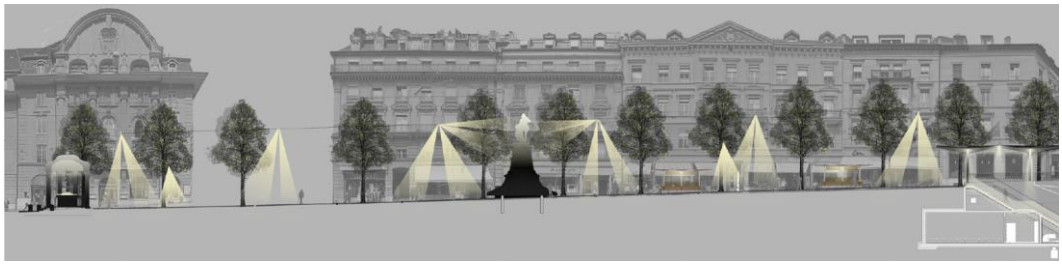


Abbildung 13: Längsschnitt Beleuchtung Hirschengraben
© Reflexion, im Auftrag des Tiefbauamts der Stadt Bern

3.5.9 Würdigung der Projektüberarbeitung

Die zur Qualitätssicherung eingesetzten Expert*innen (Rita Illien, Landschaftsarchitektin, Fritz Schär, Architekt und Peter Baumgartner, Denkmalpfleger) haben ihre Würdigung zum überarbeiteten Projekt beim Hirschengraben in einem Bericht (20. März 2023) festgehalten. Ihr Fazit lautet:

«*Aufgrund der städtebaulichen und technischen Anforderungen ist die Projektierung am Hirschengraben hochkomplex. Das Planungsteam hat diese Aufgabe mit ausserordentlicher Sorgfalt gelöst. Es hat die vorangehende Planung zu einem differenzierten, schlüssigen Projekt weiterentwickelt. Das überarbeitete Projekt führt aus städtebaulicher Sicht zu einer adäquaten Aufwertung des*

Hirschengrabens und vermag durch die äusserst sorgfältige, stringente Bearbeitung Mehrwerte für den öffentlichen Raum zu generieren. Das nun vorliegende Auflageprojekt ist von hoher Qualität und kann nicht nur von den zuständigen Behördenvertretern, sondern auch von den Fachexperten vorbehaltlos zur Ausführung empfohlen werden. Angesichts des neuen Fokus auf den Erhalt der bestehenden Bäume sollte dem Baumschutz bei sämtlichen Bauarbeiten grosse Aufmerksamkeit geschenkt werden, damit das neue Konzept funktioniert.»

4. Übrige Verkehrsmassnahmen (Bausteine 1, 3, 4) und Inhalte der Überbauungsordnung

4.1 Allgemeines

Bei den übrigen Bausteinen des Projekts ZBBS entspricht das aufgelegte Projekt grundsätzlich nach wie vor dem von der Stimmbevölkerung im März 2021 genehmigten Bauprojekt. Punktuell wurden aber auch hier Anpassungen vorgenommen.

4.2 Zusätzliche Bäume Laupenstrasse (Baustein 1)

An der Laupenstrasse (Nr. 2 und 4) müssen wegen des vorliegenden Projekts drei Bäume gefällt werden. Gemäss ursprünglichem Projekt hätten die Ersatzpflanzungen nach Abschluss der Bauarbeiten nicht mehr am selben Ort erfolgen können – dies aufgrund bestehender Werkleitungen und der geforderten Aufwärtskompatibilität. Im Zusammenhang mit der Überarbeitung wurde entschieden, die Elektro-, Lichtsignalanlage- und Telekomm-Trassen in den Strassenbereich zu verschieben. Dank dieser Anpassung ist im Bereich der Laupenstrasse 2 bis10 die Pflanzung von sechs neuen Bäumen möglich, was auch den stark besonnten Gebäudefassaden zugutekommt. Zudem kann im Trottroirbereich viel Wurzelraum geschaffen werden. Die künftigen Standorte der Bäume entsprechen jedoch nicht exakt der heutigen Baumlage – dies ist aufgrund der Spurlayouts und der BehiG-gerechten Anpassung der Haltestelle Laupenstrasse stadtauswärts nicht möglich, weshalb Fällungen unumgänglich sind.

Vor den Liegenschaften Laupenstrasse Nr. 18/20 werden gegenüber dem ursprünglichen Projekt sieben zusätzliche Bäume gepflanzt. Ein bestehender Baum muss aufgrund seiner Lage ersetzt werden. Die neuen Bäume liegen in der Achse der heutigen Baumreihen und sind damit aufwärtskompatibel für zukünftige Weiterentwicklungen (aktuelle Testplanung Stadtraum Bahnhof). Damit die Bäume in dieser Lage gepflanzt werden können und möglichst viel Wurzelraum im Trottoirbereich angeboten werden kann, müssen die neu zu erstellenden Leitungen für die Elektro-, Lichtsignalanlage- und Telekommtrassen auch hier vom Trottoir- in den Strassenbereich verlegt werden.

Abbildung 14: Blick vom Hirschengraben Seite Ost Richtung Bubenbergplatz / Laupenstrasse
© Nightnurse Images Zürich, im Auftrag des Tiefbauamts der Stadt Bern

4.3 Bäume beim ehemaligen Kleeplatz (Baustein 3b)

Im Zusammenhang mit dem Stadtratsbeschluss zum Ausführungskredit für die städtischen Bau- und Verkehrsmassnahmen (SRB Nr. 2020-471 vom 3. Dezember 2020) wurde unter anderem beschlossen, dass auf den Ersatz der beiden grösseren Bäume am südöstlichen Rand des ehemaligen Kleeplatzes (heute namenlos) verzichtet werden soll. Dies wurde im Auflageprojekt entsprechend berücksichtigt und angepasst.

Abbildung 15: Blick von der Lorrainebrücke Richtung Schützenmatte / Bollwerk
© Nightnurse Images Zürich, im Auftrag des Tiefbauamts der Stadt Bern

4.4 Bäume Neubrückstrasse (Baustein 3b)

Im Bereich der neuen Haltestelle Neubrückstrasse stadtauswärts (Höhe Schützenmatte) waren im ursprünglichen Projekt zwei Bäume geplant. Diese können neu um einen weiteren Baum ergänzt werden. Im Bereich der Haltestelle Henkerbrünnli stadtauswärts können die bestehenden drei Bäume um zwei weitere Bäume ergänzt werden. Zudem wurde entschieden, den Trottoirbereich mit einer ungebundenen Pflästerung auszugestalten, sodass möglichst viel Oberflächenwasser versickern kann.

Abbildung 16: Blick vom Bollwerk Richtung Schützenmatte / Neubrückstrasse (ohne Lamellenwand)
© Nightnurse Images Zürich, im Auftrag des Tiefbauamts der Stadt Bern

4.5 Verzicht auf Lamellenwand an der Neubrückstrasse (Baustein 3b)

Im ursprünglichen Projekt war bei der SBB-Brücke im Bereich der Neubrückstrasse eine geschlossene Lamellenwand geplant gewesen. Gespräche mit der SBB zeigten, dass zur Bewirtschaftung der Längsparkplätze entlang der Stützmauer im Eilgutareal die Ausfahrt auf der Seite Bollwerk weiterhin mit einem Personenwagen befahrbar bleiben muss. Zudem ist die SBB nicht bereit, die Unterhaltskosten der Lamellenwand zu übernehmen, zumal die dahinter liegenden Reklametafeln ersetzt werden müssten. Aufgrund dieser neuen Ausgangslage wurde entschieden, auf die Lamellenwand zu verzichten und das Projekt entsprechend anzupassen. Die SBB-Ausfahrt aus dem Eilgutareal wird weiterhin möglich sein. Um den Ort aufzuwerten, sollen Wände und Decke der Brücke bemalt werden – wie das bereits bei der Schützenmatte praktiziert wurde.

4.6 Weitere Inhalte der Überbauungsordnung

Die Bausteine 1 bis 4 sind gemäss den Ausführungen in den vorstehenden Kapiteln in die Planinhalte der öffentlich aufgelegten Überbauungsordnung eingeflossen. Zusätzlich zu den Planinhalten sind in den ÜO-Vorschriften u.a. folgende Punkte festgelegt:

Art.3 - Unterirdische Bauten: Passage Hirschengraben:

Kommerzielle Nutzungen und Plakatierung sind in der Passage nicht zugelassen. Dieser Passus war bereits Bestandteil der Abstimmungsbotschaft vom 7. März 2021: *«Läden oder andere kommerzielle Nutzungen sind in dieser Passage der Stadt Bern nicht vorgesehen.»*

Art.7 - Mittelbereich Hirschengraben: Materialisierung und Möblierung:

Der Mittelbereich des Hirschengrabens ist von Velos freizuhalten; es sind hier keine Veloabstellplätze vorzusehen. Die Sitzbänke können mit freistehendem Mobiliar ergänzt werden.

Art. 8 - Baumbepflanzungen Parkanlage Hirschengraben:

Die bestehende Baumbepflanzung im Hirschengraben ist grundsätzlich zu erhalten. Soweit Ersatzpflanzungen erforderlich sind, haben diese am bisherigen Standort mit standortgerechten hochstämmigen und grosskronigen Bäumen zu erfolgen. Kleine Standortanpassungen zur Begradigung der Allee bleiben vorbehalten.

5. Öffentliche Auflage, Einspracheverhandlungen, Projektanpassungen

5.1 Öffentliche Auflage

Die öffentliche Auflage fand vom 26. April 2023 bis 29. Mai 2023 statt[2]. Die Unterlagen sind weiterhin unter- abgeschlossene Publikationen – 2023 – Öffentliche Auflage Überbauungsordnung ZBB Stadt Bern – Verkehrsmassnahmen einsehbar.

5.2 Ergebnisse Einspracheverhandlungen

Insgesamt gingen 22 Einsprachen von 19 Einspracheparteien ein: 20 gegen die Überbauungsordnung und 2 gegen die Verkehrspublikation.

Von den 20 *Einsprachen gegen die Überbauungsordnung* betreffen

- 6 Einsprachen vorwiegend die geplante Personenpassage Hirschengraben und den damit verbundenen Eingriff in den Hirschengraben;
- 12 Einsprachen Eigeninteressen von Eigentümer*innen beim Bubenbergplatz;

[2] https://www.bern.ch/mediencenter/medienmitteilungen/aktuell_ptk/zukunft-bahnhof-bern-verkehrsmassnahmen-werden-aufgelegt

- 2 Einsprachen diverse Veloanliegen sowie die Auswirkungen der geplanten Verkehrseinschränkungen auf den Wirtschaftsverkehr (letztgenannte Einsprache erfolgte im gleichen Wortlaut auch gegen die Verkehrspublikation; s. unten).

Von den 2 *Einsprachen gegen die Verkehrspublikation* betrifft
- eine die Aufhebung von Parkplätzen an der Länggassstrasse und
- eine die Auswirkungen der Verkehrsbeschränkungen auf den Wirtschaftsverkehr.

Vom August bis November 2023 wurden 16 Einspracheverhandlungen mit 17 Einsprecher*innen durchgeführt – bei drei Eingaben handelte es sich um reine Rechtsverwahrungen, welche zur Kenntnis genommen wurden. Zwei Parteien wurden zu einer gemeinsamen Einspracheverhandlung eingeladen, da sich ihre Einsprachen auf die gleiche Liegenschaft bezogen und die gleichen Anliegen formuliert wurden.
- Mit einer Einsprachepartei konnte mittels einer Projektanpassung (siehe Kap 5.3: Laupenstrasse 2-10) eine Einigung erzielt werden;
- mit 10 Einspracheparteien wurden die Verhandlungen weitergeführt; dank Projektanpassungen wurde von den Einsprechenden ein Teilrückzug der Einsprache in Aussicht gestellt;
- mit 6 Parteien, deren Einsprache sich gegen die neue Personenpassage zum Hirschengraben richtet, konnte keine Einigung erzielt werden.

Bei den 2 *Einsprachen gegen die Verkehrspublikation* konnte eine Einsprache (Aufhebung Parkplätze Länggassstrasse) bereits geklärt und vom Regierungsstatthalteramt abgeschrieben werden. Die zweite Einsprache betrifft die Auswirkungen der geplanten Verkehrseinschränkungen auf den Wirtschaftsverkehr und ist noch in Klärung.

5.3 Projektanpassungen

Aufgrund der Einspracheverhandlungen wurden die nachfolgenden (kleineren) Projektanpassungen vorgenommen; diese müssen nach dem Beschluss des Stadtrats zur Überbauungsordnung noch einmal öffentlich aufgelegt werden:

- *Laupenstrasse 18 + 20*
  Die hier geplanten Bäume werden neu so platziert, dass zwei Anlieferungsfelder für die Liegenschaften Laupenstrasse 18 + 20 erstellt werden können. Damit kann gegenüber dem Auflageprojekt ein Baum weniger gepflanzt werden. Mit der nachfolgenden beschriebene Projektanpassung (Laupentrasse 2-10) können zwei zusätzliche Bäume gepflanzt werden – somit fällt die Baumbilanz gegenüber dem Auflageprojekt sogar leicht besser aus.
- *Laupenstrasse 2–10*
  Das nördliche Trottoir bei der Laupenstrasse 2-10 wird 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. Ein Fahrleitungsmast wird neu weiter östlich platziert, was bedingt, dass hier die Werkleitungen neu angeordnet werden müssen.
- *Bogenschützenstrasse*
  Das Anlieferungsfeld in der Bogenschützenstrasse wird von 2.50 m auf 2.75 m verbreitert. Bei der Ausfahrt Bogenschützenstrasse wird die Lichtsignalanlage so angepasst, dass die Ausfahrt für LKW sicherer wird.
- *Velooptimierungen*
  Im Rahmen der Einspracheverhandlungen wurden diverse Velooptimierungen vorgenommen: Neben kleineren Markierungsanpassungen müssen auch einzelne bauliche Elemente (Verkehrsinsel, Randabschlüsse) angepasst werden.

Ferner wurden aufgrund der Einsprachen gegen die Verkehrspublikation gewisse Anpassungen beim Verkehrsregime nötig; auch diese werden zu gegebener Zeit erneut publiziert werden:

- *Geplante Verkehrseinschränkungen in der Laupenstrasse und der Genfergasse*
  Gemäss den aufgelegten Verkehrsmassnahmen wird das Verkehrsregime nach Abschluss des Projekts ZBB zwecks Reduktion des motorisierten Individualverkehrs u.a. dahingehend geändert, dass von der Laupenstrasse nicht mehr in Richtung Bubenbergplatz gefahren und im Bereich der Neubrückstrasse aufgrund des geplanten Linksabbiegeverbots von der Schützenmattstrasse Richtung Neubrückstrasse nicht mehr von der Hodlerstrasse Richtung Bahnhofplatz abgebogen werden kann. Aufgrund der Einspracheverhandlungen wird eine Ausnahmeregelung für den Wirtschaftsverkehr geprüft, welche die Fahrbeziehung Laupenstrasse Richtung Bubenbergplatz und Hodlerstrasse Richtung Bahnhofplatz (via Genfergasse) ermöglicht. Die Kriterien für diese Ausnahmeregelung werden von Vertreter*innen der Wirtschaftsverbände und der Stadt (Tiefbauamt, Verkehrsplanung, Polizeiinspektorat) gemeinsam erarbeitet und im Rahmen eines Pilotversuchs 2025 getestet.
- *Zufahrt Anstösser*innen Maulbeerstrasse*
  Die Signalisation in der Laupenstrasse wird so angepasst, dass für die Anwohner*innen eine Zufahrt zur Maulbeerstrasse via Laupenstrasse möglich bleibt.

5.4 Aktuelle Unterlagen ÜO

Die aktuellen ÜO-Vorschriften sind in der Beilage ersichtlich. Die letzte Stellungnahme der EKD vom 30. April 2024 sowie die Gestaltungspläne mit den Projektanpassungen sind unter folgendem Link verfügbar: www.bern.ch/zbb

6. Dritter Einbezug der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege (EKD)

Weil mit den 6 Parteien, deren Einsprache sich gegen die neue Personenpassage zum Hirschengraben richtet, keine Einigung erzielt werden konnte, wurde die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege (EKD) um eine neuerliche Stellungnahme gebeten – dies im Hinblick auf den weiteren Verfahrensverlauf und auf das Bedürfnis, Rechtssicherheit zu gewinnen. Das überarbeitete Projekt und die Syntheseergebnisse der Testplanung Stadtraum Bahnhof[3] wurden deshalb im Februar 2024 einer Delegation der EKD vorgestellt.

In ihrer Stellungnahme vom 30. April 2024 äussert sich die EKD insgesamt positiv zu den geplanten Massnahmen im Hirschengraben aus. Konkret nimmt sie zu einzelnen Aspekten wie folgt Stellung:

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-Denkmals im Zentrum des Hirschengrabens eine temporäre Massnahme darstellt. Ziel muss die Versetzung an den ursprünglichen Standort auf dem Bubenbergplatz sein.*

[3] https://www.bern.ch/mediencenter/medienmitteilungen/aktuell_ptk/stadtraum-bahnhof-gemeinderat-legt-eckwerte-fuer-richtplan-fest

- *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. langfristigen 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 Niveauanpassung 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.»*

Zu den von der EKD abschliessend vorgebrachten Anregungen vertritt der Gemeinderat – gestützt auf die Haltungen der zuständigen städtischen Fachstellen (Tiefbauamt, Stadtgrün, Denkmalpflege) – folgende Haltung:

- *Betondach über Passagenaufgang:* Die städtischen Fachstellen sind nach wie vor der Überzeugung, dass die architektonische Fortführung der Unterführung richtig ist. Entsprechend soll für die Genehmigung der ÜO am Betondach aus dem Auflageprojekt festgehalten werden.
- *Definitiver Standort Bubenbergdenkmal Bubenbergplatz und Aufhebung Tramwendeschlaufe*: Diese Punkte können nicht im Rahmen des vorliegenden Projekts ZBBS umgesetzt werden. Im Zusammenhang mit der Testplanung Stadtraum Bahnhof Bern wurde im Synthesebericht folgendes Zukunftsbild für den Bubenbergplatz festgehalten, welches den definitiven Standort für das Bubenbergdenkmal beim Bubenbergplatz ermöglicht: *Der Bubenbergplatz wird zukünftig mit den zwei Haupterschliessungen des Bahnhofs als Ankunftsort 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 Stadtraums, der Qualität der Querung sowie des Stadtklimas. Diese Aufwertung mit den erforderlichen Massnahmen ist prioritär vor einer allfälligen 2. Tramachse zu gewichten.* Der Gemeinderat hat unter anderem diesen Eckwert für die weitere Erarbeitung des kommunalen Richtplans beschlossen. In Bezug auf die Tramwendeschlaufe muss zuerst die weitere Entwicklung des Tramnetzes abgewartet werden. Dazu gehört unter anderem das Resultat der Zweckmässigkeitsbeurteilung 2. Tramachse.
- *Schonung Baumbestand:* Es sollen alle möglichen Schutzmassnahmen für die Bäume umgesetzt werden. Die Bauausführung wird eng von Expert*innen begleitet.
- *Ersatz mit Rosskastanien:* Der von der EKD eingebrachte Vorschlag, weiterhin Rosskastanien zu verwenden, soll im weiteren Projektverlauf geprüft werden. Die Rosskastanie soll als in Europa kulturhistorisch wichtige Baumart wo immer möglich erhalten bleiben. Der geplante grossräumige Austausch des Bodens und der Einbau von durchwurzelungsfähigem, luft- und wasserdurchlässigem Substrat sollte zu einer Verbesserung der Situation für die Bestandesbäume führen und deren langfristige Entwicklung ermöglichen. Geprüft wird auch, ob allenfalls andere Rosskastanien-Sorten und der Verzicht auf Kopfbaumschnitt eine Verbesserung des Gesamtbestands erzielen. Auf die ÜO hat die Baumart keinen Einfluss.

7. Koordination Drittprojekte

Die relevanten Drittprojekte – die Projekte «Stadtraum Bahnhof Bern» und «Zweckmässigkeitsbeurteilung 2. Tramachse» – wurden laufend mit dem Projekt «städtische Bau- und Verkehrsmassnahmen ZBB» koordiniert. Letzteres ist mit den erwähnten Drittprojekten, die nachfolgend kurz skizziert werden, kompatibel.

Stadtraum Bahnhof Bern
Der Planungsprozess Stadtraum Bahnhof Bern hat einen wichtigen Meilenstein erreicht: Mit einer Testplanung konnte das langfristige Zukunftsbild für den Stadtraum Bahnhof konkretisiert werden (weitere Informationen zu der Testplanung: https://www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/stadtentwicklung/stadtentwicklungsprojekte/esp-planungen/esp-bahnhof-bern). Auf Basis der Ergebnisse der Testplanung hat der Gemeinderat Eckwerte zur Aufwertung und Weiterentwicklung des Stadtraums Bahnhof Bern beschlossen. In einem nächsten Schritt sollen diese Eckwerte in einem kommunalen Richtplan behördenverbindlich verankert werden.

Zweckmässigkeitsbeurteilung 2. Tramachse
Der Gemeinderat hat seine Stellungnahme zu einer möglichen zweiten Tramsachse durch die Berner Innenstadt zuhanden der Regionalkonferenz Bern-Mittelland am 18. Oktober 2023 verabschiedet. Er erachtet einzig eine Linienführung via Bundesgasse-Kochergasse (Variante 3) als vertretbar – wenn auch mit Einschränkungen.

8. Weiteres Vorgehen

Gemäss Artikel 87 Absatz 2 der Bauordnung der Stadt Bern (BO; SSSB 721.1) hat der Stadtrat die Überbauungsordnung «ZBB Stadt Bern – Verkehrsmassnahmen» zu beschliessen, weil nach dieser Bestimmung der Stadtrat abschliessend über Nutzungspläne entscheidet, die die baurechtliche Grundordnung in Art und Mass der Nutzung nicht abändern. Nach dem Beschluss der ÜO durch das Parlament werden sämtliche seit der Auflage vorgenommenen Projektänderungen aufgelegt. Wenn nötig, erfolgen weitere Einspracheverhandlungen. Anschliessend reicht der Gemeinderat die ÜO beim Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern (AGR) zur Genehmigung ein. Zusammen mit der Genehmigung entscheidet das AGR auch über die verbliebenen Einsprachen. Die nachträglichen Anpassungen der Verkehrssignalisation erfolgt separat mit einer Verkehrspublikation.

Aktuell ist von folgendem Zeitplan auszugehen:

-	Auflage Projektänderung	nach Stadtratsbeschluss
-	Kantonale Genehmigung:	voraussichtlich Sommer 2025
-	Submission/Arbeitsvorbereitung	2026
-	Frühestmöglicher Baustart	Ende 2026
	Inbetriebnahme	Die einzelnen Bausteine der städtischen Bau- und Verkehrsmassnahmen ZBB werden etappenweise gebaut. Die Inbetriebnahme erfolgt abgestimmt mit den Baustellen von SBB und RBS.

Sollte es zu Beschwerden gegen die vom Stadtrat beschlossene Überbauungsordnung kommen, kann sich der Bewilligungsprozess um 1 bis 4 Jahre verlängern.

Ursprünglich war der Baustart für die Umsetzung der städtischen Bau- und Verkehrsmassnahmen ZBB für 2023 geplant – so stand es 2021 auch in der Abstimmungsbotschaft. Die Verzögerung ge-

genüber dem ursprünglichen Zeitplan ist insbesondere durch die mehrfachen und zunehmend vertieften Abklärungen im Zusammenhang mit der Gestaltung des Hirschengrabens, die zusätzlichen Gutachten, den erneuten Einbezug der EKD und durch die daraus folgenden Projektanpassungen entstanden. Letztere müssen zudem nochmals aufgelegt werden. Die erwähnten Punkte haben den Prozess um zwei bis drei Jahre verzögert.

Das angestrebte Ziel, die Personenpassage Hirschengraben gleichzeitig mit der Eröffnung des neuen Bahnhofzugangs Bubenberg in Betrieb zu nehmen, ist nach wie vor möglich und wird weiterhin angestrebt – hier besteht jedoch eine direkte Abhängigkeit zu den laufenden Verfahren: Werden diese über mehrere Instanzen weitergezogen, wird das Ziel mit grosser Wahrscheinlichkeit nicht mehr erreicht werden können. Diesfalls müssten rechtzeitig provisorische Massnahmen geprüft werden.

9. Kosten und Finanzierung

Die Finanzierung der Anpassungen, die am Auflageprojekt vorgenommen wurden, erfolgt über den von den Stimmberechtigten genehmigten Ausführungskredit für die städtischen Bau- und Verkehrsmassnahmen ZBB. Die zusätzlichen Gutachten, die Überarbeitung des Auflageprojekts und die Projektverzögerungen haben Mehrkosten verursacht; diese können aber durch die Kostenstelle «Unvorhergesehenes» gedeckt werden. Die genauen Auswirkungen auf die Gesamtkosten werden nach der Baumeistersubmission neu beurteilt.

Die Stadt Bern hat die Bau- und Verkehrsmassnahmen ZBB beim Agglomerationsprogramm der 3. Generation (AP 3) mit Gesamtkosten von 93,0 Mio. Franken (exkl. MwSt) zur Mitfinanzierung durch Bund und Kanton angemeldet. Die Mitfinanzierung der Bausteine 1, 2, 3a und 3b wurde mit dem Bundesbeschluss vom 25. September 2019 zum AP 3 definitiv bestätigt. Aufgrund der oben skizzierten Terminverzögerung kann der Baustart nicht, wie im AP 3 vorgegeben, bis 2025 erfolgen; entsprechend wurde beim Kanton ein Nachfristgesuch eingereicht, welches die Verzögerungen aufzeigt und begründet.

10. Kommunikation

Die öffentliche Auflage der städtischen Bau- und Verkehrsmassnahmen ZBB wurde am 26. April 2023 im «Anzeiger Region Bern» publiziert. Zuvor war am 24. April 2023 eine Informationsveranstaltung mit der Begleitgruppe ZBB, weiteren Stakeholdern sowie den vom Projekt betroffenen Eigentümer*innen durchgeführt worden. Die Medien wurden am 25. April 2023 anlässlich eines Points de Presse über die Projektanpassungen und die Auflage des Projekts informiert.

Während der Auflage (26. April bis 29. Mai 2023) stand im Hirschengraben ein Infocontainer, in welchem das überarbeitete Projekt präsentiert wurde. Alle wichtigen Informationen zum Gesamtprojekt sind unter www.zukunftbahnhofbern.ch zu finden. Im ZBB-Infopavillon auf der Parkterrasse werden die Inhalte des Projekts ZBBS laufend aktualisiert.

11. Umgang mit den zusätzlichen Beschlüssen des Stadtrats

Im Rahmen der Debatte über den Ausführungskredit zu den städtischen Bau- und Verkehrsmassnahmen hatte der Stadtrat am 3. Dezember 2020 insgesamt elf weitere Entscheidungen zur Vorlage gefällt.

Wie nachfolgende Auflistung zeigt, können die wesentlichen Beschlüsse des Stadtrats dank erfolgter Projektanpassungen umgesetzt werden.

Aus SRB Nr. 2020-471:

III. Der Stadtrat beschliesst folgende Ergänzungen zur Vorlage:

1. *Es sei sicher zu stellen, dass in Zukunft immer auch hochstämmige, grosskronige Bäume langfristig beim Hirschengraben bleiben können. (43 Ja, 3 Nein, 0 Enthalten)*

Umsetzungsstand: Gemäss inzwischen erfolgter Projektanpassung bleiben die Bäume bestehen (s. Kap. 3.6.1). Der Beschluss des Stadtrats wird in den ÜO-Vorschriften berücksichtigt.

2. *Es sei sicher zu stellen, dass der Boden des Hirschengrabens nicht von «Fassade zu Fassade» durch eine unterirdische Betondecke versiegelt wird. (39 Ja, 14 Nein, 0 Enthalten)*

Umsetzungsstand: Mit dem vorliegenden Projekt ist keine Betondecke von Fassade zu Fassade geplant. Dem Beschluss des Stadtrats kann entsprochen werden, zumal die Option für den Bau einer unterirdischen Velostation Hirschengraben inzwischen fallengelassen wurde (SRB Nr. 2022-21 vom 27. Januar 2022).

3. *Der Hirschengraben wird nur dort gepflästert, wo es für die Zirkulation der Fussgänger*innen unabdingbar ist. Der Rest des Platzes wird wie heute mit einem Mergelbelag versehen. (45 Ja, 10 Nein, 0 Enthalten)*

Umsetzungsstand: Mit der Überarbeitung des Projekts am Hirschengraben konnte dieser Punkt erfüllt werden.

4. *Im ganzen Perimeter rund um den Bahnhof, d.h. auch auf dem Bollwerk und dem Bahnhofplatz, ist Tempo 30 einzuführen. (47 Ja, 7 Nein, 1 Enthalten)*

Umsetzungsstand*:* Die Einführung von Tempo 30 auf dem Abschnitt zwischen Nordring Nr. 8 und dem Bubenbergplatz wurde unabhängig vom Projekt ZBBS bereits am 23. September 2019 publiziert. Die Umsetzung ist aber aufgrund von Beschwerden blockiert; der Zeitpunkt der Einführung ist offen. Die Publikation betreffend Einführung von Tempo 30 im Perimeter der städtischen Bau- und Verkehrsmassnahmen sowie auf der Stadtbachstrasse erfolgte mit einer Verkehrspublikation, abgestimmt auf die öffentliche Auflage der Überbauungsordnung ZBBS. Dazu sind keine Einsprachen beim Regierungsstatthalteramt Bern-Mittelland eingegangen.

5. *Im Zuge der Planung des Abschnitts Bollwerk muss der Abschnitt Bollwerk-Bahnhof aufgewertet werden (weniger Fahrspuren, mehr Platz für Velos, sicherere Veloführung, deutlich breitere Trottoirs, Nutzung als «Flaniermeile»), damit sich die Trennwirkung zwischen Schützenmatte und Innenstadt verringert. (41 Ja, 18 Nein, 0 Enthalten)*

Umsetzungsstand: Der Stadtrat hat am 13. Januar 2022 einen Kredit von Fr. 800 000.00 für das Projekt «Strassenraum Bollwerk-Bahnhofplatz: Kurz- und mittelfristige Verkehrsmassnahmen» bewilligt (SRB Nr. 2022-14). Ziel des Projekts ist die Entwicklung und Umsetzung von Sofortmassnahmen analog der Forderungen aus der Interfraktionellen Motion «Bollwerk: Boulevard statt Betonwüste» (2021.SR.000100) sowie die Erarbeitung eines Gesamtkonzepts, das neben der Schaffung einer sicheren und einheitlichen Veloverbindung auch den weiteren vielfältigen Verkehrsbedürfnissen, den gestalterischen und denkmalpflegerischen Ansprüchen sowie verschiedenen Nutzungsanliegen, etwa von Menschen mit Behinderungen, gerecht wird.

Die Umsetzung der Sofortmassnahmen hat sich aufgrund von Bedenken, dass sich die Spurreduktion negativ auf die Funktionalität des ÖV auswirkt, verzögert. Aufgrund der aktuellen Verkehrssituation können voraussichtlich keine weiteren Massnahmen vor der Inbetriebnahme von ZBBS umgesetzt werden, die den Verkehrsfluss öV/MIV einschränken.

6. *Die Option autofreier Bahnhofplatz muss weiterverfolgt werden. (50 Ja, 14 Nein, 1 Enthalten)*

Umsetzungsstand: Wie in der Antwort auf die Interfraktionelle Motion GB/JA!, GFL/EVP, SP/JUSO, AL/GaP/PdA (Eva Krattiger, JA!/Katharina Gallizzi, GB/Brigitte Hilty Haller, GFL/Timur Akcasayar, SP/Jemima Fischer, AL): Planung autofreier Bahnhofplatz jetzt an die Hand nehmen! dargelegt, entspricht ein autofreier Bahnhofplatz den Zielsetzungen des Stadtentwicklungskonzepts STEK von 2016. Dabei ist allerdings davon auszugehen, dass der Bahnhofplatz nicht gänzlich autofrei sein wird, sondern weiterhin vom öffentlichen und vom (notwendigen) Wirtschaftsverkehr wird durchfahren werden können. Die RKBM-Studie zum Basisstrassennetz hat ergeben, dass es möglich ist, den Bahnhofplatz autoarm zu gestalten, wenn Alternativrouten zur Verfügung gestellt werden. Damit Quartiere ausreichend geschützt und die Erreichbarkeit weiterhin gewährleitstet ist muss ein grossräumiges Konzept inkl. autoarmem Bahnhofplatz erstellt werden. Die Planungen dazu sollen voraussichtlich 2025 starten.

7. *Auf den Ersatz der beiden grösseren Bäume am südöstlichen Rand des Kleeplatzes wird verzichtet. (51 Ja, 15 Nein, 3 Enthalten)*

Umsetzungsstand: Die beiden Bäume bleiben erhalten, die Planunterlagen wurden entsprechend angepasst. Damit ist die Vorgabe des Stadtrats erfüllt.

8. *Im gesamten Perimeter sind Umweltspuren zugunsten von Velostreifen aufzuheben, sobald das reduzierte Verkehrsaufkommen des MIV dies erlaubt. Es ist regelmässig zu überprüfen, ob die Voraussetzungen dafür auf den jeweiligen Strassenabschnitten erfüllt sind. (52 Ja, 18 Nein, 0 Enthalten)*

Umsetzungsstand: Nachdem das MIV-Aufkommen in der Stadt Bern in früheren Jahren stetig abgenommen hatte, ist seit Corona eine Stagnation festzustellen. Im letzten Jahr war wieder eine Abnahme zu verzeichnen, aber unter anderem wegen Corona ist die Stadt Bern heute noch nicht auf dem Stand, die Umweltspuren aufzuheben, ohne den öV unverhältnismässig stark zu beeinträchtigen. Eine Aufhebung der Umweltspuren im Zuge der Umsetzung der städtischen Bau- und Verkehrsmassnahmen ZBB ist deshalb noch nicht möglich und auch noch nicht vorgesehen. Die Voraussetzungen für die Aufhebung werden regelmässig überprüft.

9. *Der Masterplan Veloinfrastruktur ist im ganzen Perimeter anzuwenden, insbesondere über Knoten und auf als Velohauptrouten vorgesehenen Strassenabschnitten. (45 Ja, 25 Nein, 0 Enthalten)*

Umsetzungsstand: Die Planunterlagen wurden von den zuständigen Fachstellen der Stadt Bern (Tiefbauamt, Verkehrsplanung) zusammen mit BERNMOBIL und Postauto nochmals vertieft geprüft und mit dem Masterplan Veloinfrastruktur verglichen. Wo im Rahmen des vorliegenden Kredits möglich, wurden Verbesserung vorgenommen. Dabei mussten auch die Priorisierung des ÖV und der Platzbedarf für die Fussgänger*innen miteinbezogen werden.

10. *Als Sofortmassnahme für die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist zu prüfen, ob der MIV-Rechtsabbieger beim Bollwerk in die Speichergasse aufgehoben werden kann. Im Rahmen der ZBB-Verkehrsmassnahmen ist eine Lösung umzusetzen, welche den Konflikt zwischen dem rechtsabbiegenden MIV und den Velos auf andere Weise verhindert. (44 Ja, 22 Nein, 1 Enthalten)*

Umsetzungsstand: Im Rahmen des Projekts «Strassenraum Bollwerk – Bahnhofplatz: kurz- und mittelfristige Verkehrsmassnahmen» soll eine Spurumverteilung zugunsten eines Radstreifens stadtauswärts zwischen Bahnhofplatz und Bollwerk vorgenommen und durch eine Anpassung der Fahrspuren eine erste Verbesserung der Verkehrssicherheit beim Knoten Bollwerk – Speichergasse erreicht werden. Die heute bestehende rechte Geradeaus-/Rechtsabbiegespur wird zu einer reinen Rechtsabbiegespur plus Bus umgewandelt. Dadurch wird die Verkehrsführung an der Kreuzung transparenter. Aufgrund von Bedenken, dass sich eine Reduktion der Fahrspuren beim Bollwerk von zwei auf eine Spur negativ auf die Funktionalität des ÖV auswirken könnte, ist die Umsetzung jedoch

verzögert. Es werden aktuell vertiefte Abklärungen getätigt und ggf. flankierende Massnahmen definiert.

11. Es sei sicher zu stellen, dass der Boden des Hirschengrabenparks nicht von «Fassade zu Fassade» durch unterirdische Betondecken versiegelt wird. (41 Ja, 24 Nein, 5 Enthalten)

Umsetzungsstand*:* vgl. Antwort zu Beschluss 2 (siehe oben).

Von den 11 Stadtratsbeschlüsse sind sechs Beschlüsse (Nr. 1, 2, 3, 7, 9, 11) erfüllt. Die übrigen 5 Beschlüsse (Nr. 4, 5, 6, 8, 10) müssen im Zusammenhang mit Drittprojekten geklärt werden.

12. Klimaverträglichkeitsbeurteilung

Der Gemeinderat hat das vorliegende Geschäft hinsichtlich seiner Auswirkungen auf das Klima und die Vereinbarkeit mit den Zielen des Klimareglements geprüft. Es lässt sich festhalten, dass die Verbesserung der Situation für den Veloverkehr (u.a. zusätzliche Veloplätze mit unmittelbarem Bahnhofanschluss) und für den öffentlichen Verkehr die Verlagerung der Mobilität auf nachhaltige Verkehrsmittel fördert und damit zur Verlagerung auf eine CO2-arme Mobilität beiträgt. Somit wird sowohl ein positiver Beitrag an die Zielerreichung des Absenkpfads des Klimareglements als auch ein Beitrag zur Erhöhung der Energieeffizienz bei der Mobilität und zur Reduktion des Verbrauchs fossiler Treibstoffe geleistet. Insgesamt ist die Vorlage mit den Zielen des Klimareglements vereinbar.

Antrag

1. Der Stadtrat beschliesst die Überbauungsordnung «ZBB Stadt Bern – Verkehrsmassnahmen (Bau- und Verkehrsmassnahmen ZBBS Bausteine 1, 2, 3b, 4)».

2. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen.

Bern, 26. Juni 2024

Der Gemeinderat

Beilage:
- Überbauungsvorschriften Bau- und Verkehrsmassnahmen ZBBS Bausteine 1, 2, 3b, 4