Stadtplanungsamt Bern
Zieglerstrasse 62
Postfach
3001 Bern

stadtplanungsamt@bern.ch

Richtplan Bahnhof Bern Mitwirkung Forum öffentlicher Raum

Sehr geehrte Damen und Herren

Als Vertreter der Planer:innenverbände haben wir uns in den vergangenen Jahren regelmässig an den Workshops zur Bahnhofsentwicklung in Bern beteiligt und wir danken für die Möglichkeit, uns auch im Rahmen der laufenden Mitwirkung einbringen zu können.

Wir begrüssen die Erarbeitung dieses wichtigen Richtplanes grundsätzlich sehr und finden darin auch viele der uns wichtigen Themen wieder. Folgende Punkte schienen uns in der vorliegenden Version jedoch noch zu wenig berücksichtigt.

Gewichtung der einzelnen Kriterien und Massnahmen

Der Richtplan umfasst unterschiedlichste Kriterien und Bedürfnisse, die heute unterschiedlich weit untersucht und entwickelt sind. Somit können auch die Massnahmen, welche daraus resultieren nicht alle gleich detailliert formuliert werden.

In der vorliegenden Version hat dies zur Folge, dass die klaren Vorgaben des Verkehrs zu sehr detaillierten Forderungen führen, während gestalterische und stadträumliche Standards nur sehr vage formuliert sind und diesbezügliche Forderungen wenig Konkretes beinhalten.

Dadurch entsteht eine willkürliche, implizite Priorisierung, die den eingangs unter Punkt 2.1. des Richtplans formulierten Zielen nicht gerecht wird.

Wir fordern, dass die vorliegende Priorisierung korrigiert wird und den stadträumlichen Aspekten im Einklang mit den Zielen des UNESCO Managementplans mehr Gewicht beikommt.

Netzstrategie ÖV 2040

Die Netzstrategie 2040 aus dem Jahr 2020 dient gemäss Punkt 2.4.4 als Grundlage für den Richtplan. Heutige Erhebungen zeigen jedoch, dass die damaligen Prognosen wenig mit der heutigen Realität gemeinsam haben. Das seit Corona weit verbreitete Homeoffice und die erfolgreiche Velooffensive

der Stadt Bern haben die Fahrgastzahlen stark und nachhaltig verringert. Sie bewegen sich schon heute weit unter der Prognose.

Da es sich hier offensichtlich um eine ausserordentliche Veränderung handelt, erachten wir es als unerlässlich, die vorliegende Planung auf aktuelle Zahlen zu basieren.

Wir fordern, dass die Netzstrategie 2040 als Grundlage für den Richtplan aktualisiert wird und die draus folgenden Anpassungen im Richtplan abgebildet werden.

Zweite Tramachse

Gemäss Punkt 2.4.4 fällt der Entscheid über eine allfällige zweite Tramachse im Rahmen der ZMB in die Kompetenz der Regionalkonferenz. Der Entscheid ist heute ausstehend.

Wenn Entscheide bezüglich einer zweiten Tramachse nicht in die Kompetenz der Stadt fallen, sollen diese im Richtplan auch nicht vorweggenommen werden.

Perimeter

In den Bereichen des Hirschengrabens, Schanzenstrasse, Effingestrasse, Belpstrasse werden keine Massnahmen aufgezeigt, da diese nicht Teil des Richtplans oder im Fall des Hirschengrabens durch die ZBBS schon genügend definiert seien.

Wir fordern, dass das Zielbild des Hirschengrabens als Massnahme im Richtplan definiert wird und die Schanzenstrasse, Effingerstrasse und Belpstrasse ebenfalls in den Perimeter integriert werden.

Zeitliche Abfolge

Da der UNESCOmanagementplan heute nicht vorliegt können wir nicht beurteilen, ob es zwischen diesem und dem Richtplan Widersprüche gibt. Sollte dies aber der Fall sein, muss der Richtplan, als Dokument, welches den UNESCOmanagementplan als Grundlage erwähnt, entsprechend angepasst werden.

Zu den einzelnen Positionen haben wir folgenden Bemerkungen/ Vorschläge:

2.2 Perimeter und Teilräume

Der Richtplan beansprucht von sich, dass der Stadtraum gesamtheitlich betrachtet wird. Somit müssen Schanzenstrasse, Hirschengrabens, Effingerstrasse und Belpstrasse ebenfalls Teil davon sein. Der Hirschengrabens soll bis zu den angrenzenden Fassaden erweitert werden.

2.4.3.und 2.4.4

Die Netzstrategie 2040 wird als Grundlage des Richtplans verwendet. Dies ist aber nicht mehr aktuell. Gerne verweisen wir auf die Dokumente auf unserer Homepage www.foer.bern.ch

2.4.5 parallellaufende Prozesse

Der Richtplan bezieht sich auf den UNESCOmanagementplan. Dieser liegt zurzeit jedoch noch nicht vor. Daher kann der Richtplan heute nicht abschliessend beurteilt werden.

2.4.5. ZMB

Gemäss Punkt 2.4.4 fällt der Entscheid über eine allfällige zweite Tramachse im Rahmen der ZMB in die Kompetenz der Regionalkonferenz. Der Entscheid ist heute ausstehend.

In der vorliegenden Version des Richtplans muss aber gemäss Punkt 3.2.2 und Massnahme V.8 eine Tramachse über das Bollwerk/Bubenbergplatz nachgewiesen werden und darf gemäss Punkt 3.2.2 eine Linienführung über die Bundesgasse nicht weiterverfolgt werden. Wenn diesbezügliche Entscheide nicht in die Kompetenz der Stadt fallen, dürfen sie hier im Richtplan auch nicht erwähnt werden.

3. Zukunftsbild

Eine Tramachse Bundesgasse wird hier als stadträumlich möglich erachtet, jedoch aus nicht näher definierten Gründen als nicht realisierbar. Diese Äusserungen zur Tramachse stehen im Widerspruch zur Absichtserklärung aus Punkt 2.4.5. sich im Rahmen des Richtplans nicht zur Tramachse zu äussern. Dies gilt auch für die diesbezüglichen Massnahmen.

3.2.1 Stadtraum

Als Grundvoraussetzung für die stadträumliche Aufwertung wird eine Beschränkung der Fahrbahnfläche des MIV aufgeführt. Hier muss eine generelle Reduktion der Fahrbahnfläche inklusive ÖV gefordert werden. Das durch die Reduktion des MIV entstehende Vakuum darf nicht durch den ÖV aufgefüllt werden, sondern soll eben zugunsten des Langsamverkehrs und Aufenthalts verwendet werden.

3.2.1.

Aussagen der Stadtbildkommission sind grau zu hinterlegen und damit behördenverbindlich einzustufen.

3.2.2 Verkehr

1. Abschnitt, letzte Zeile: Die Veloabstellplätze sind sicherzustellen nicht nur anzustreben. Die provisorischen Parkplätze im ganzen Areal sind zugunsten der angestrebten stadträumlichen Aufwertung anschliessend aufzuheben.

3.2.2

4. Abschnitt, S19

Hier wird von einer 2 Tramachse ausgegangen, die im Widerspruch zu den Aussagen des Stadtbildkommission und des Gemeinderates steht.

3.2.2

6.Abschnitt, S19

Diese Äusserungen zur Tramachse stehen im Widerspruch zur Absichtserklärung aus Punkt 2.4.5. sich im Rahmen des Richtplans nicht zur Tramachse zu äussern. Dies gilt auch für die diesbezüglichen Massnahmen.

3.2.2

Letzter Abschnitt S 19

‘gestalterisch befriedigend’: Auf welcher Grundlage basiert diese Aussage, sie widerspricht der Beurteilung des Stadtbildkommission. Diese Äusserungen zur Tramachse stehen im Widerspruch zur Absichtserklärung aus Punkt 2.4.5. sich im Rahmen des Richtplans nicht zur Tramachse zu äussern.

3.2.2

Seite 20 1. Abschnitt

Eine zweite Tramachse.... ist möglich: Auf welcher Grundlage basiert diese Aussage, sie widerspricht der Beurteilung des Stadtbildkommission. Diese Äusserungen zur Tramachse stehen im Widerspruch zur Absichtserklärung aus Punkt 2.4.5. sich im Rahmen des Richtplans nicht zur Tramachse zu äussern. Diese Aussage darf sicher nicht grau sein.

3.2.2

Seite 20 2. Abschnitt

Der Tramast durch das Bollwerk...: Neben der verkehrlichen Machbarkeit ist zwingend auch die stadträumliche Machbarkeit nachzuweisen.

3.2.4

Stadtklima

Gemäss 2. Abschnitt bestimmt der ÖV das Ausmass der möglichen Klimaanpassungsmassnahmen. Diese zwei Themen dürfen nicht so verknüpft werden. Das Mass der Klimaanpassungsmassnahmen muss hier unabhängig definiert werden.

3.3.1.

S 22

Die letzten zwei Sätze müssen grau sein: Auf dem Bubenbergplatz...Zielsetzung unterzuordnen.

3.3.3

Bollwerk

Einschub - sofern möglich - ist zu streichen. ‘anzustreben’ ist durch ‘einzuplanen’ zu ersetzen.

3.3.6.

Laupenstrasse

Einschub - soweit möglich - ist zu streichen.

S1

Die formulierte Zielsetzung wird begrüsst. Der Richtplan muss jedoch zwingend aufzeigen, wie die vorhandenen Widersprüche zwischen den verkehrlichen und stadträumlichen Anforderungen aufgelöst werden können.

S3

Die Öffnung des Stadtbachs ist umzusetzen. ‘Zu Prüfen’ und ‘entsprechend’ sind zu strichen.

S4

Die formulierte Zielsetzung wird begrüsst. Der Richtplan muss jedoch zwingend aufzeigen, wie die vorhandenen Widersprüche zwischen den verkehrlichen und stadträumlichen Anforderungen aufgelöst werden können.

S6

Es gibt im Bereich Bahnhof verschiedene Tramhaltestellen, bei welchen ein Witterungsschutz aus stadträumlicher Sicht nicht realisierbar ist. Dies ist zu berücksichtigen. Vorschlag: Ergänzung mit: ' , wo stadträumlich vertretbar'

S10

Prüfen und verschatten reichen hier nicht. Gemäss S22 sind die beiden Gassen auf der Basis der historischen Ausformulierung der Strassenanlage generell aufzuwerten.

V1

Naturgemäss besteht ein Konflikt zwischen stadtklimatischen und sozialräumlichen Anliegen und einem störungsfreien ÖV-Betrieb. Der Richtplan muss aufzeigen, wie dieser Konflikte gelöst werden sollen.

V2

Zu prüfen, ja, aber unter Berücksichtigung der eingangs unter Punkt 2.1 formulierten, stadträumlichen Zielen.

V3

sicherstellen, ja, aber auch unter Berücksichtigung der eingangs unter Punkt 2.1 formulierten, stadträumlichen Zielen.

V6

abstimmen, ja, aber auch unter Berücksichtigung der eingangs unter Punkt 2.1 formulierten, stadträumlichen Zielen.

V7

sicherstellen, ja, aber auch unter Berücksichtigung der eingangs unter Punkt 2.1 formulierten, stadträumlichen Zielen.

V15

'geprüft' streichen. Ersetzen mit 'werden verbessert'.

K1

'kleinmasstäblich' streichen

K4

'prüfen' streichen. Massnahmen sind zu realisieren.

K5

'anzustreben' streichen. Massnahmen sind zu realisieren.

K7

'soweit möglich' streichen. Massnahmen sind zu realisieren.

Mit freundlichen Grüssen

[...]