Pro Velo Bern
Birkenweg 61
3013 Bern

Tel 031 318 54 10
info@provelobern.ch

www.provelobern.ch
PC 30-19027-6

Stadtplanungsamt Bern
z.H. des Gemeinderats

Zieglerstrasse 62
Postfach
3001 Bern

per eMail an:
stadtplanungsamt@bern.ch

Bern, 15.9.2025

Mitwirkungseingabe zum Richtplan Stadtraum Bahnhof Bern

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir die Mitwirkungsmöglichkeit wahr.

Zusammenfassung

Die Fragen und Prozesse im geometrischen Perimeter Stadtraum Bahnhof erfordern eine hohe Koordination. Dies wird zwar auch von der Stadt verbal anerkannt, aber wir haben nicht den Eindruck gewonnen, dass sich die Stadt auch konsequent danach richtet.
Alle Projekte haben ganz unterschiedliche Vorgaben, Detaillierungsgrade, Schnittstellen und Umsetzungsperspektiven. Den vorliegenden Entwurf für einen Richtplan erachten wir als untauglich, die offenen Verfahren und Fragen zu klären.
Damit droht ihm genau das gleiche Schicksal wie dem vorherigen Masterplan Bahnhof Bern von 1997, der wegen „mangelnder Realisierbarkeit“ 2016 aufgegeben werden musste.
Wir halten es für ausgeschlossen und deshalb unangebracht, zum jetzigen Zeitpunkt auf Basis der bisher spärlichen Erkenntnisse einen behördenverbindlichen Richtplan zu erstellen.

Kritik an der Vorgeschichte

Wir gewannen den Eindruck, dass der Prozess schon früh auf eine Art „entgleist“ ist. Der nun zur Mitwirkung angebotene Zwischenstand ist wenig ausgereift und damit nicht wertvoll.
Die Arbeit in den 4 „Echoraum“-Veranstaltungen war zwar spannend und anregend, aber trotzdem unbefriedigend.
Auf wichtige Fragen bekam man keine Antwort. Es gab mehrfach Widersprüche in den Aussagen seitens Stadtplanungsamt.
Und die fast einmütig von praktisch allen Stakeholdern, die an den Veranstaltungen teilnahmen, vorgebrachten Einwendungen fanden kaum Anklang beim Gremium, und auch keinen Niederschlag im Synthesebericht oder im jetzigen Richtplanentwurf.
Das war keine Partizipation, wie man sie sich vorstellt, und die den Namen verdient.
Und wir hoffen, dass wenigstens hier die Mit-Wirkung nicht ohne Wirkung bleibt.

Nur zwei Beispiele:

- Eingeladen wurden wir anfänglich zu einer **Begleitgruppe** Testplanung Stadtraum Bahnhof Bern. Das klang nach einer aktiven Mitwirkungsmöglichkeit. Bereits beim ersten Termin hiess das Gremium dann nur noch „Echoraum“. Also primär ein Gefäss, wo sich die Behörde die eigene Meinung spiegeln und bestätigen lassen möchte.
  Und genau nach diesem Plot verliefen die vier Anlässe.

- Als einmal in einer „Workshop“- bzw. Feedback-Phase bei einem Thema sämtliche Teilnehmenden eine andere Haltung vertraten als die vom Stadtplanungsamt präsentierte, hiess es dann seitens Stadtplanungsamt ohne Begründung oder inhaltliche Entgegnung oberlehrerhaft (wörtlich): „*Wir wollen jetzt nicht streiten*“.
  Genau einen sachlich-inhaltlichen „Streit“ hätte es gebraucht. Die Meinung der Teilnehmenden in der Folge nicht beachtet.

ZMB Tramachse Ost kann abgebrochen werden

Zitat aus der Erläuterung:
“Grundsätzlich erachtet der Gemeinderat eine zweite Tramachse über den Bubenbergplatz als unverträglich mit der geplanten Aufwertung des Stadtraums. Diese Haltung wird durch die Stadtbildkommission gestützt.“

Diese Unverträglichkeit gilt erst recht für das viel schmalere Bollwerk!
Wozu soll jetzt nach dem Fallenlassen der Variante Bundesgasse überhaupt noch weiter evaluiert werden? Für ProVeloBern ist völlig klar, dass die Verlegung von Tramgleisen inkl. den ganzen nötigen Haltestellensituationen mit mehrgleisigen (!) Anordnungen niemals verträglich sein kann mit der nötigen Aufwertung für den Veloverkehr.
Deshalb fordern wir, dass sich die Stadt für den **Abbruch der ZMB** in der bisher angedachten Form (folgende Phase 2) einsetzt. Zumindest für den Ostteil östlich des Hirschengrabens wird es ohne Bundesgasse niemals eine stadtraumverträgliche und velotaugliche Lösung geben. Da Bernmobil stark auf einen Ast Laupenstrasse-Belpstrasse drängt, kann einfach nur diese Teil-Variante geprüft werden. Aer der Gemeinderat soll sich konsequentereweise gegen eine Zweite Tramachse Ost via Bollwerk einsetzen.

Schon in den Workshops und der Testplanung war eine zweite Tramachse via Bundesgasse stiefmütterlich behandelt worden. Die voreingenommene Haltung der Stadt war deutlich zu erkennen, aber vorerst nicht erklärbar; bis dann 2025 durch Medienberichte ans Licht kam, dass die Regionalkonferenz und mit Mitwissenden in der Stadtverwaltung die Öffentlichkeit im Glauben gelassen hatten, man wolle die Variante Bundesgasse gleichwertig mit den andern prüfen.

Pro Velo würde eine Tramachse durch das Bollwerk bekämpfen.
Die verkehrliche Funktionalität beider verbleibenden Varianten Ost im Bereich Bahnhofplatz/Bollwerk ist in keiner Weise untersucht worden, und auch das städtebauliche Potential würde damit gefährdet.

Verbindlichkeit, Zeithorizont und Zweck des Richtplans und der Ziele

Zitat aus der Erläuterung:
„Zur Sicherung der wichtigsten Erkenntnisse der Testplanung (Ziele der Synthese) sollte ein kommunaler Richtplan umgesetzt werden. Der Richtplan sollte dabei zu allen Teilräumen Aussagen zum Zukunftsbild und den zur Umsetzung erforderlichen nächsten Schritten, Prozessen und Massnahmen machen.“

PRO VELO BERN

Stufengerechtigkeit:
Es zeigte sich in den Echoräumen, dass die Testplanungen teils sehr weit weg von realistischen Umsetzungsmöglichkeiten stehen. Diese unsicheren „Erkenntnisse“ sind eben noch nicht **Ergebnisse,** die man zum jetzigen Zeitpunkt in einem **behördenerbindlichen** Richtplan „**sichern“** könnte.
Dieser Richtplan scheint uns der falsche Weg, und solche voreiligen Festlegungen blockieren bessere Lösungen. Ein Scheitern auch dieses Richtplan ist deshalb wahrscheinlich.

Zwei Beispiele:

- Entgegen vielen Vorstellungen aus der Testplanung ist eine Überbauung oder gar Erweiterung der heutigen Perronplatte nicht möglich. Dies wegen des kategorischen NoGos der SBB, primär aufgrund statischer Betrachtungen.

- In den Echoräumen wurde seitens Stadt behauptet, die verkehrliche Verträglichkeit einer Tramachse durch das Bollwerk sei mit den Testplanungsresultaten bereits nachgewiesen. Immerhin steht nun im Richtplanentwurf etwas vorsichtiger, dass dieser Nachweis noch erbracht werden müsse („kurzfristig“).
  Alle bisherigen Daten lassen aber enorme Zweifel an dieser Nachweisbarkeit aufkommen; wir haben dies sinngemäss bereits bei den Echoräumen zurückgemeldet..

Ferner halten wir die Ausrichtung auf die ÖV-Netzstrategie 2040 für falsch und hinderlich. Denn diese Strategie weist aus heutiger Sicht **eklatante Mängel** auf und müsste endlich und dringend revidiert werden.
Uns stört die offensichtliche, starke Dominanz der ÖV-Ansprüche, obwohl sie auf angreifbaren Grundlagen beruhen. Diese Ansprüche sind bereits als Festsetzungen vermerkt, obwohl noch etliche Grundlagen fehlen (bzw. die alten, z.B. was Wachstumsszenarien angeht, schlicht falsch sind). währenddem die Ansprüche von Fuss- oder Veloverkehr nur als Wünsche erscheinen.

Zu den einzelnen Punkten

Obwohl wir eher eine iterativen und dynamische Entwicklung als sinnvoll erachteten, äussern wir uns kurz zu einzelnen Punkten, die starken Einfluss auf den Veloverkehr haben oder haben könnten:

Nr.	Stadraum Massnahme	Realisie-rungshori-	Koordina-tionsstand	Haltung ProVeloBern
S.1	**Stadträumliche und funktionale Aufwertung**	DA	F	einverstanden
S.2	**Breite Mitte Bubenbergplatz** Der Bubenbergplatz ist mit verkehrsbefreiter, breiter Mittelzone, mit offenem Charakter ohne Trennwir-kung, Doppelbaumreihe und Bubenbergdenkmal aus- zubilden. Die Massnahmen für die Aufwertung des Bubenbergplatzes sind prioritär vor einer allfälli- gen 2. Tramachse zu gewichten.	Lang-fristig	F	Beurteilung stark abhängig davon, wieviele Tramgleise auf dem Bubenbergplatz sein sollen, und wo sie geführt würden. Vier Gleise mit allen Verknüpfungsbedürfnissen halten wir für unmöglich. Priorisierung vor zweiter Tramachse wird begrüsst

PRO VELO BERN

S.4	**Neuorganisation Bahnhofplatz** ...in städtebaulicher Studie näher z u untersuchen..., **S.6** **Witterungsschutz bei Tram- und Bus-Haltestellen** Bei sämtlichen Tram- und Bus-Haltestellen ist der Witterungsschutz sicherzustellen.	Lang-fristig mittel-fristigl DA	Z Z Z	Wird nicht grundsätzlich bestritten, aber ist aufgrund sehr vieler Abhängigkeiten noch eine vage Vision einverstanden überflüssig, weil eigentlich selbstverständlich. Aber Wartehäuschen bei Tramachsen im Bollwerk wären mit der Längszirkulation von Fussgängern gänzlich undenkbar.
S.7	**Sanierung oder Ersatzneubau SBB-Aufnahmegebäude**	Lang-fristig	V	Unrealistisch. Umsetzung zeitlich wohl weit jenseits des Richtplanhorizonts
S.8	**Neubebauung Bollwerk** Bahnhofseitig p räzise gesetzte, architektonisch attraktive Neubebauung mit publikumsorientierter Erdgeschossnutzung. Verkehrlichen Anforderungen (Querschnitte, etc.) erfüllen			Grundsätzlich richtig, dies erfordert aber starke Auflagen an die SBB. Mit Tramachse und Haltestellen noch höhere Anforderungen! Viel grössere Breiten nötig!
S.10	**Aufwertung Schwanengasse und Christoffelgasse**	Lang-fristig	Z	Schwanengasse muss in beiden Richtungen Veloroute werden; dies ist heute nicht erkennbar.
Nr.	**Verkehr**	**Realisie-rungshori-**	**Koordina-tionsstand**	**Haltung ProVeloBern**
V.1	**Reduktion MIV und Fahrbahnfläche**	DA	F	Wird begrüsst
V.2	**Sicherstellung öffentlicher Verkehr**	DA	F	Unklare Allerweltsforderung bzw. überflüssiger Richtplaninhalt. Die „Sicherstellung" des ÖV steht ja in keiner Weise zur Dispositon. Sonst müsste genau gleichwertig auch die Sicherstellung des Fussverkehrs und des Veloverkehrs festgschrieben werden. Die zugehörige generelle Aussage in den Erläuterungen Seite 12 *"...So ist langfristig auf allen Zufahrten zum/im Perimeter Stadtraum Bahnhof Bern mit Gleisanlagen zu rechnen:* *• Künftig auch im Bollwerk...* *• ...Wendeanlagen..."* akzeptieren wir so nicht. Es muss auch einen Gestaltungswillen geben, der ohne Gleise GestWille da Ein erstrebenswertes Ziel wäre hingegen, dass mittel- bis langfristig auf Gleis-Wendeschlaufen verzichtet wird, und der Konzessionsnehmer auf Zweirichtungszüge mit Wendegleisen setzen soll.

V.3	**Sicherstellung Anlieferung**	DA	F	Auch an die Anlieferung mit Cargo-Velos ist zu denken.
V.4	**Attraktive Verbindungen Fuss- und Veloverkehr** Auf der Achse Laupenstrasse–Bubenbergplatz–Bahnhofplatz–Bollwerk sind attraktive Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr gemäss Masterplänen sicherzustellen.	Kurzfristig	F	Wird begrüsst. Sollte wesentlich konkreter sein. Vor allem in der Priorisierung/ Güterabwägung gegenüber Einschränkungen durch andere Interessen.
V.5	**Verbesserung / Gewährleistung Hindernisfreiheit**	DA	F	Hindernisfrei für Fussverkehr darf nicht zulasten des Veloverkehrs gehen (Randsteinabsätze, Umfahrung von Tramhaltekanten.)
V.6	**Koordination Raumbedarf Gesamtverkehr** Die zunehmenden Bedürfnisse des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs und die verbleibenden Fahrbahnflächen für den MIV sind aufeinander abzustimmen	DA	F	Redundante Forderung, Selbstverständlichkeit, kein Richtplaninhalt
V.7	**Lösungen für ausserordentlichen ÖV-Betrieb** Es sind Lösungen für den öffentlichen Verkehr im Störfall bzw. im ausserordentlichen Betrieb (Redundanzen, Wendemöglichkeiten inkl. Tramwendeschlaufen, provisorische Haltestellen für Bahnersatzbusse, usw.) zu entwickeln.	Kurzfristig	F	Klar erkennbares „Wunschkonzert" des jetzigen Konzessionsnehmers. „Kurzfristig" ist ziemlich unrealistisch, ausser im Bestand. Erneute Gleis-Wendeschlaufen (z.B. um die Kirche) sind unverträglich mit dem Stadtbild, mit der Flexibilität des Stadtraums und mit dem Veloverkehr. Bern muss endlich die Zweirichtungs-Zug-Strategie festschreiben, mit welcher das Netz per se viel flexibler wird, und platzsparende Wendegleise für eine Richtungsänderung genügen.
V.8	**Verkehrlicher Nachweis Tramast Bollwerk** Die verkehrliche Machbarkeit eines Tramasts über Bu- benbergplatz–Bahnhofplatz–Bollwerk ist nachzuweisen. Insb. im Bereich Bahnhofplatz.	Kurzfristig	F	Wir sind gegen diese Feststetzung. Eine „verkehrliche Machbarkeit" eines Tramasts im Bollwerk oder von 4 Gleisen auf dem Bubenbergplatz im Sinne des **Gesamt**verkehrs ist in weiter Ferne. ProVelo kann sich keinen Tramast im Bollwerk vorstellen, weder heute noch mit einer neuen Bebauung bahnhofseitig und erweiterten Bedürfnissen für Fussverkehr und Veloverkehr. Bei der Zuständigkeit fehlt das BAV, welches den SBB starke Auflagen an ihre Bebauung machen müsste.
V.9	**Sicherung Raumbedarf Tramast Bollwerk** Sofern die verkehrliche Machbarkeit des Tramasts ge- geben ist (vgl. V.8) ist im Bollwerk der nötige Raum für einen Tramast und die dafür notwendigen Halte- kanten zu sichern.	Kurzfristig	F	Wir sind gegen diese Feststetzung. Unrealistische Forderungung; kurzfristig schon gar nicht möglich. Abhängigkeit V8.V9 ist **gegenseitig!** Der Nachweis für die Machbarkeit (V8) hängt auch von der „Sicherbarkeit" von Haltestellen, Überdachungen, Veloumfahrungen, Fussgängerlängsverkehr ab.
V.10	**Aufwertung und Raumsicherung Fussweg Boll- werk** Der Raum für eine Aufwertung für den Fussverkehr ist zu sichern. Beidseitig wird ein breites Trottoir an- gestrebt.	Kurzfristig	Z	Und warum soll das nur ein Zwischenergebnis und keine Festsetzung sein wie V8+V9? V8-V10 müssten fusioniert werden. Getrennte Punkte ergeben keinen Sinn.
V.11	**Integration Gleisverbindungen Bubenbergplatz und Bahnhofplatz** Im Teilraum Bubenbergplatz und im Teilraum Bahn hofplatz ist die Verknüpfung der Gleisverbindungen zwischen bestehenden	DA	V	Unverträglich mit andern Punkten. Verbindungen Richtung Bollwerk schränken alle anern Richtplanziele ein (Stadtraum, Aufenthaltsqualität, Fuss- und Veloverkehr)

	und potenziellen künftigen Tramachsen sicherzustellen.			
V.12	**Verbesserung Querungsmöglichkeiten Fuss- und Veloverkehr Bubenbergplatz** Die Querungsmöglichkeiten für den Fuss- und Velo- verkehr sind zu verbessern und gemäss Masterplänen umzusetzen.	Kurzfristig	F	Mit Ziel einverstanden. Festsetzung ist verfrüht. Wie stellt man sich Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr und die Sicherstellung der Längsverbindung für Velos vor, falls im Bollwerk Tramhaltestellen gemacht werden sollten?
V.13	**Neuorganisation Bahnhofplattform** Die Bahnhofplattform wird künftig weiterhin als Busbahnhof und wo nötig als Parkplatz genutzt.	Mittel-fristig	V	Unbedingt Veloverkehr zulassen auf Westtangente und Perronplatte (Personen- und Warentransport); Cargobike-Parkplätze für die Einkaufsmeile Bahnhof sicherstellen.
V.14	**Anpassung Temporegime** ... Reduktion der Geschwindigkeit zugunsten der stadtverträglichen Verkehrsbelastung...	DA		einverstanden *"stadtverträgliche Verkehrsbelastung"* wirkt als Begrifflichkeit holprig; → Verkehrs**abwicklung**?
V.15	**Veloparkierung** Im ganzen Perimeter werden die öffentliche Veloparkierung sowie die Zugänglichkeit und die Standorte der Velostationen geprüft und verbessert.	DA	V	Einverstanden Bei Zuständigkeit fehlt BAV: Auflagen bei eisenbahnrechtlichen Verfahren sind einzig in dessen Zuständigkeit
Nr.	**Klima** **Massnahme**	**Realisierungshorizont**	**Koordinationsstand**	**Haltung ProVeloBern**
K.1-8		DA	F	Mit allen K-Punkten einverstanden
K.8	**Neubau Bahnanlagen / Bahnhof**	Langfristig	V	Bei Punkten, welche Bahnanlagen oder Gebäude betreffen, fehlt als zuständig das BAV!
Nr.	**Durchwegungen** **Massnahme**	**Realisierungshorizont**	**Koordinationsstand**	**Haltung ProVeloBern**
D.1-6		Kurzfristig	Z	Grundsätzlich einverstanden. Immer auch Bedürfnisse des Veloverkehr mitdenken. Keine neuen Hindernisse für den Veloverkehr. Alle Durchwegungen sollten auch mit einem Velo „gangbar" sein. Also bei Niveau-Überwindungen Treppen mit Schieberillen und velotaugliche Lifte.
Nr.	**Umsetzung** **Massnahme**	**Realisierungshorizont**	**Koordinationsstand**	**Haltung ProVeloBern**
U.1	**Anpassung Nutzungsplanung**	DA	F	Siehe grundsätzliche Kritik an der Etablierung des Richtplans. Zuviele und zu frühe Festsetzungen.

U.2	**Monitoring** Aufbau eines Monitorings zum Richtplan	DA	F	einverstanden
U.3	**Controlling** Basierend auf dem Monitoring erfolgt der Aufbau eines Controllings zur Überprüfung der Umsetzung der Massnahmen und der Ziele des Richtplans.	DA	F	einverstanden Quantifizierbarkeit scheint fraglich.
U.4	**Aktualisierung und Fortschreibung Richtplan**	DA	F	Richtplan ist im Moment das falsche Instrument.

Für velo-relevante Punkte erhoffen und wünschen wir uns einen Einbeizug.
Zur weiteren Mitarbeit sind wir bereit.

Freundliche Grüsse

Pro Velo Bern

[UNT]

Thomas Schneeberger
Beauftragter für Velomassnahmen