

Bern, 26. Mai 2023

an das Tiefbauamt der Stadt Bern
Bundesgasse 38
3001 Bern

**Einsprache gegen die Überbauungsordnung ZBB Stadt Bern–
Verkehrsmassnahmen (öffentliche Auflage Mai 2023)**

der PSM Bern – Arbeitsgruppe Städtebau Mobilität Bern, PSM Bern
c/o Urs Dürmüller, Grimselstrasse 39, 3014 Bern,
handelnd durch die statutarisch vorgesehenen Personen

Einsprecherin

gegen die Stadt Bern, handelnd durch das Tiefbauamt der Stadt Bern, Bundesgasse 38,
3001 Bern

Einsprachegegnerin

Sehr geehrte Damen und Herren

wir erheben gegen obige Auflage Einsprache und beantragen, die UeO in der
vorliegenden Form nicht zu genehmigen.

I. Formelles

Die öffentliche Auflage der Überbauungsordnung ZBB Stadt Bern-Verkehrsmassnahmen (nachfolgend Üo ZBB) dauert vom 26. April 2023 bis und mit 29. Mai 2023. Einsprachen sind bis zum 29. Mai 2023 einzureichen. Mit heutiger Postaufgabe ist diese Frist gewahrt.

Die PSM Bern – Arbeitsgruppe Städtebau Mobilität Bern (nachfolgend PSM) ist ein Verein nach Art. 66 ff. ZGB, der seit 2011 besteht. Der Verein hat massgeblich die Debatte um die künftige Ausgestaltung des stadtseitigen Bahnhofperimeters um den neuen westlichen Bahnzugang ZBB geprägt. PSM hat diesbezüglich konstruktive Vorschläge zur Flächennutzung erarbeitet, welche im aktuell aufgelegten Überbauungsplan der Stadt teilweise ihren Niederschlag gefunden haben (Spurbreitenreduktion im Bereich des Fussgängerstreifens am neuen Bahnzugang Bubenberg, Verbreiterung des Fussgängerstreifens am neuen Bahnzugang Bubenberg, Bewahrung der Kastanienbäume der Hirschengrabenanlage, Verzicht auf die unterirdische Velostation unter der Hirschengrabenanlage,...) Der Verein PSM hat namentlich das Kurzgutachten Fussgängerquerung Bubenbergplatz initiiert, welches vom Berner Heimatschutz (Region Bern Mittelland), Helvetia Nostra/ Fondation Franz Weber, GSL (Gesellschaft für Stadt- und Landschaftsentwicklung Bern) und der Stiftung Landschaftsschutz Schweiz bei der Ostschweizer Fachhochschule, IRAP Institut für Raumentwicklung, in Auftrag gegeben wurde (Beilage: Ostschweizer

Fachhochschule OST, Kurzgutachten Fussgängerquerung Bubenbergplatz Juni 2021, Ostschweizer Fachhochschule OST)

Gemäss Statuten übt PSM Bern Tätigkeiten im Interesse der Wahrung der Lebensqualität von Stadt und Region Bern aus, vorab in Fragen des Verkehrs, der Planung, des Baus und der Gestaltung von Gebäuden und Strassen, des Schutzes von Umwelt, Gewässern, Pflanzen und Tieren, des Natur-, Heimat- und Denkmalschutzes, der Reinhaltung der Luft, der Lärmbekämpfung, des Flussuferschutzes, der Erhaltung von Kulturland und Landwirtschaftsbetrieben. In diesem Sinne gehört die Wahrung obiger Anliegen zu den dauernden Hauptaufgaben des Vereins.

Beilage: Statuten vom 08. September 2011

Webseite: <https://psm-bern.ch/ueber-uns/>

Die PSM ist damit zur Einsprache nach Art. 35a ff. des Baugesetzes des Kantons Bern legitimiert.

II. Einsprachepunkte und Anträge

Erstens:

Die Einsprecherin beantragt bezüglich der aufgelegten Überbauungsordnung ZBB Stadt Bern – Verkehrsmassnahmen, Hirschengrabenanlage: Es sei

1. auf den Neubau einer Personenunterführung Bubenbergzentrum-Hirschengraben zu verzichten
2. auf die Demontage des Bubenbergdenkmals zu verzichten
3. auf den Aufbau des Bubenbergdenkmals in der Mitte der Hirschengrabenanlage zu verzichten
4. auf die Reduktion des bestehenden Mergel/Kiesbelags der Hirschengrabenanlage zu verzichten
5. auf die Pflasterung im Randbereich der Hirschengrabenanlage zu verzichten
6. auf den Bau eines Liftschachts mit Hochbaute in der Hirschengrabenanlage zu verzichten
7. Auf Technikräume im Untergrund der Hirschengrabenanlage zu verzichten
8. Auf die Gleisquerung durch die Hirschengrabenanlage (Dienstgeleise) zu verzichten

Begründung:

Die geplanten Massnahmen schädigen einzeln und in ihrer Kumulation die Substanz und den Ausdruck der unter Schutz stehenden Hirschengrabenanlage und gefährden die darunterliegende Archäologie. Sie sind nicht zulässig, da sie durch alternative Lösungen ersetzt werden können.

Diese Alternativen schmälern das Kulturgut nicht. Ihnen ist demzufolge der Vorzug zu geben. Dies in Analogie zum Verzicht auf die einst geplante Velostation unter der Hirschengrabenanlage, welche mittlerweile durch besser gelegene Räumlichkeiten in Perronnähe hat kompensiert werden können.

Im Einzelnen zu 1.):

Die Auflagepläne zeigen erfreulicherweise ein überarbeitetes Projekt *Oberirdische Personenführung Fussgängerstreifen Bubenbergzentrum-Hirschengraben* mit einer Querungslänge und Breite, welche fast die Auslegung und Masse unseres Alternativvorschlags (siehe unten) erreichen. Damit kommt das Projekt unserem Alternativvorschlag, der die Verkehrsströme oberirdisch bewältigt, sehr nahe. Bei der Querungslänge fehlt ein halber Meter, bei der Fussgängerstreifenbreite fehlen 6.5 Meter. Die fehlende Mehrbreite könnte problemlos ergänzt werden, ohne das aktuell aufgelegte Projekt grundsätzlich in Frage zu stellen. Die Minderbreite liesse sich ebenfalls realisieren, ohne das Projekt grundsätzlich in Frage zu stellen.

Diese gegenwärtige Ausgangslage mit einem verbesserten Auflageprojekt mit grösserer oberirdischer Kapazität, welche übrigens auch verbesserte Warteräume miteinschliesst, lässt den Bau einer Personenunterführung und damit die Schädigung der Hirschengrabenanlage als unverhältnismässig, ja überflüssig erscheinen. Mit geringfügigen Anpassungen (6,5 Meter Mehrbreite, Verkürzung Querungslänge um ca. 5%), können alle Bedürfnisse oberirdisch abgedeckt werden, wie das Kurzgutachten EST vom Juni 2021 nachweist (siehe Beilage, Kurzgutachten Fussgängerquerung Bubenbergplatz Juni 2021, Ostschweizer Fachhochschule OST).

Zur „Beilage Nr. 2-95, Orientierender Inhalt, ZBB Stadt Bern Verkehrsmassnahmen Passage Hirschengraben ZBBS Baustein 2, Überbauungsordnung Konzeptbericht März 2023“.

Die „Beilage Nr. 2-95“ wendet einen Betrachtungshorizont von 2035 an. Die Autoren schreiben: „Mit diesem bewusst eng gesetzten Planungshorizont soll sichergestellt werden, dass die Beurteilung bezüglich der Zweckmässigkeit der Passage auf der sicheren Seite liegt und sich nicht vorauseilend auf weitere noch unsichere Entwicklungsszenarien abstützt.“

Über die Zweckmässigkeit eines Bauwerks dieser finanziellen, baustellenlogistischen (Realisierungsdauer ca. 1 bis 2 Jahre) und kulturgutschädigenden Grössenordnung können gemäss den Autoren demnach zurzeit nur für einen Zeitraum von unter 10 Jahren Aussagen zur Zweckmässigkeit gemacht werden.

Dies genügt aus unserer Sicht nicht für eine ernsthafte Abschätzung der Notwendigkeit der Passage. Demzufolge kann aufgrund dieser Sachlage auch keine Interessenabwägung vorgenommen werden, da der erwiesenen Schädigung und Schmälerung der Kulturgüter auf der einen Seite ein nicht bezifferbarer Nutzen auf der anderen Seite entgegensteht.

Die „Beilage Nr. 2-95“ untersucht und vergleicht zudem nur zwei identische oberirdische Varianten. Damit verschweigt sie die oben geschilderte Alternative und schliesst sie aus der Betrachtung aus. Dies genügt aus unserer Sicht nicht für eine ernsthafte Abschätzung der Notwendigkeit der Passage. Sowohl die moderne Ingenieurpraxis wie auch das Gebot der Schonung von Kulturgütern verlangen eine ernsthafte Prüfung von Alternativen.

Es ist daher vom Gesuchsteller/Bauherrschaft/der Stadt Bern zu verlangen, dass die Projektierenden

- a) die Optimierung des Fussgängerstreifens Bubenbergzentrum-Hirschengraben gemäss obiger Massdifferenzen vornehmen
- b) und aufgrund der optimierten oberirdischen Verhältnisse den Kapazitätsnachweis unter Einbezug aktueller Prognosedaten erneut berechnen lassen
- c) hierbei der Fussgänger-Wunschbeziehung ZBB-Westausgang Bubenberg Richtung südliches Trottoir Bubenbergplatz (via Zunge am nördlichen Ende des Hirschengrabens) besondere Beachtung schenken und diese Wunschbeziehung zwischen der Zunge am nördlichen Ende des Hirschengrabens und dem südlichen Trottoir Bubenbergplatz mit einem breiten Fussgängerstreifen markieren

Nur durch einen aktualisierten Kapazitätsnachweis zum Personenfluss aufgrund optimiertem Projekt kann überhaupt die Notwendigkeit bzw. Nicht-Notwendigkeit allfälliger zusätzlicher Wegführungen festgestellt werden.

Im Einzelnen zu 2+3.):

Die Demontage des Bubenbergdenkmals würde bei einem Verzicht auf die Unterführung (siehe Punkt 1) obsolet. Umso wichtiger ist es, die aktuelle Notwendigkeit der Unterführung genau zu prüfen. Demontage wie Aufbau des Bubenbergdenkmals in der Mitte der Hirschengrabenanlage wird von den Projektierenden wegen des geplanten Baus der Personenunterführung ins Auge gefasst. Beides würde die geschützte Anlage vollkommen verändern und ihre durch die Bevölkerung gelebte Funktion als grosser zusammenhängender Erholungsraum, als Ruheinsel, unterbrechen und schädigen. Zusätzlich sei erwähnt, dass die geplante Überdachung der Rolltreppen am Nordende der Hirschengrabenanlage weder einen ruhigen Abschluss der Hirschengrabenanlage bieten kann noch inhaltlich einen Ersatz für das Bubenbergdenkmal darstellt. Vielmehr wäre eine inhaltliche Verarmung an dieser städtebaulich extrem prominenten Stelle im UNESCO-Stadtbild zu befürchten.

Im Einzelnen zu 4+5.):

Die Hirschengrabenanlage soll in ihrer Denkmaleigenschaft als baumbestandene Insel und Herzstück des Boulevardabschnitts erhalten bleiben. Dazu gehört ein durchgehend nichtbefestigter Bodenbelag auch unter den Bäumen. Behindertengerechte Wegführungen und Beläge müssen von den Projektierenden wegen des geplanten Baus der Personenunterführung vorgesehen werden. Sie würden bei einem Verzicht auf die Unterführung (siehe Punkt 1) obsolet. Umso wichtiger ist es, die aktuelle Notwendigkeit der Unterführung genau zu prüfen.

Im Einzelnen zu 6+7.):

Liftschacht mit Hochbaute und Technikräume im Untergrund schmälern den Wert der Hirschengrabenanlage als Denkmal. Sie gehören nicht in/unter die geschützte Anlage. Sie würden bei einem Verzicht auf die Unterführung (siehe Punkt 1) sicher nicht an diesem ungeeigneten Standort geplant, sondern in Hochbauten integriert. Umso wichtiger ist es, die aktuelle Notwendigkeit der Unterführung genau zu prüfen, damit Schaden vom Schutzobjekt Hirschengrabenanlage abgewendet werden kann.

Im Einzelnen zu 8.):

Das Dienstgleise durchschneidet die geschützte Hirschengrabenanlage. Diese Verletzung des Schutzobjekts muss bei jeder grösseren Planung im Perimeter Hirschengraben zwingend korrigiert werden. Es geht nicht an, einen derart schädlichen Eingriff ins Kulturgut mit einer neuen UeO zu zementieren und damit zu perpetuieren.

Zweitens:

Die Einsprecherin beantragt bezüglich der aufgelegten Überbauungsordnung ZBB Stadt Bern– Verkehrsmassnahmen, Verkehrsraum Knoten Bubenbergkreuzung, Schanzenstrasse, Laupenstrasse, Bubenbergplatz, Hirschengraben, Knoten Bundesgasse/Effingerstrasse/Monbijoustrasse

1. die Verbreiterung der Trottoirs am Hirschengraben
2. die Verbreiterung der Trottoirs an der Schanzenstrasse
3. die Verbreiterung der Trottoirs am Bubenbergplatz
4. die Verbreiterung der Trottoirs an der Laupenstrasse

Diese nicht, bzw. nicht ausreichend verfolgten Massnahmen im Auflageprojekt entsprechen dem Hauptziel von ZBBS, am neuen Bahnzugang Bubenberg stadtseitig eine optimale Situation für die NutzerInnen des ÖV zu schaffen, nicht. Die ÖV-NutzerInnen sind zu einem überwiegenden Teil FussgängerInnen. Ihnen ist prioritär der nötige Platz im öffentlichen Stadtraum zuzugestehen.

Drittens:

Die Einsprecherin beantragt bezüglich der aufgelegten Überbauungsordnung ZBB Stadt Bern– Verkehrsmassnahmen, dass die gesamten Massnahmen mit den laufenden Planungen Stadtraum Bahnhof Bern, Managementplan UNESCO-Kulturerbe Bern und insbesondere mit der ZMB zweite Tramachse koordiniert werden.

Ziel der Koordination ist ein harmonisches Zusammenspiel von Städtebau und Mobilität.

Wir fordern mittelfristig die zweite Tramachse Bundesgasse/Bundesplatz, einen gemäss der Boulevardtypologie des Hirschengrabens richtungsgetreten Schienenverkehr am Hirschengraben und die Einführung des „shared space“ auf dem Bubenbergplatz und im Hirschengraben. Vorhaben oder bauliche Investitionen im vorliegenden Auflageprojekt, die mit diesem Ziel nicht vereinbar sind oder diesem entgegenstehen, sollten unterbleiben.

Viertens:

Die Einsprecherin bemängelt die Intransparenz bei den Kosten der aufgelegten Vorhaben. An der Orientierungsveranstaltung wurde die Frage nach dem Kostenvoranschlag für die Unterführung nicht beantwortet, obwohl die begründete Befürchtung einer massiven Kostensteigerung bei gleichzeitig kleinerer Kapazität besteht.

Die Einsprecherin beantragt volle Kostentransparenz, aufgeschlüsselt nach Teilvorhaben. Es kann nicht angehen, dass der vom Volk genehmigte Kredit aufgrund von Projektänderungen von nicht realisierten Projektteilen auf andere Projektteile verschoben wird.

Wir danken Ihnen für die Behandlung obiger Einsprache und erwarten gerne Ihren Bericht.

freundliche Grüsse

Bern, den 26. Mai 2023

Urs Dürmüller
Präsident PSM Bern

Thomas Schneiter
Mitglied des Vorstands PSM Bern

Beilage:

- Kurzugutachten Fussgängerquerung Bubenbergplatz Juni 2021, Ostschweizer Fachhochschule OST)