

Einschreiben
Stadtplanungsamt Bern
Zieglerstrasse 62
Postfach
3001 Bern

Mitwirkung Richtplanentwurf Bahnhof Bern Eingabe AG PSM Bern

Bern, den 12. September 2025

*Vom 5. Juni 2025 bis 15. September 2025 können dem Stadtplanungsamt Bern, Zieglerstrasse 62, Postfach, 3001 Bern, zuhänden des Gemeinderats schriftlich Anregungen und Einwendungen unterbreitet werden. **Von dieser Möglichkeit macht die AG PSM Bern hiermit gerne fristgerecht auf postalischem Weg Gebrauch.***

Das Stadtplanungsamt schreibt, im kantonalen ESP Bern Bahnhof solle mit einem behördenverbindlichen kommunalen Richtplan der Stadtraum koordiniert weiterentwickelt werden. Der Richtplan solle ein "Zielbild und Gerüst sein, welches Möglichkeiten offenhält und behördenverbindlich festlegt" (M.Kruit).

Zusätzlich zu den bisher laufenden zehn Planungen und Bauvorhaben Zukunft Bahnhof Bern (SBB und RBS), dem Neubau des Bubenbergzentrums West (SBB), den Projektbausteinen ZBBS (Stadt Bern), der Entwicklung des UNESCO-Managementplans Bern (Stadt Bern), der ZMB Zweite Tramachse (RKBm), des Projekts TBO (Bernmobil), der Wettbewerbsvorbereitung für Neubauten am Bollwerk 2-8 (SBB), der Überbauungsordnung Bubenbergplatz-Hirschengraben (Stadt Bern) und der Sanierung des Tramasts Fischermätteli (Bernmobil) und dem Prozess Planung Stadtraum Bahnhof Bern (Stadt Bern) hat die Stadt von drei Teams zwischen November 2022 und November 2023 eine Testplanung zum Bahnhofperimeter durchführen lassen. Der vorliegende behördenverbindliche Richtplan basiert nach Aussage des Stadtplanungsamts auf den Ergebnissen dieser Testplanung.

Die PSM hält fest: Die Testplanung wurde ohne wirksamen Einbezug wichtiger Grundeigentümer wie der SBB und der Burgergemeinde durchgeführt. So wurde als Testplanresultat beispielsweise die Verschiebung des Aufnahmegebäudes des Bahnhof Bern an die Ostflanke des Burgerspitals vorgeschlagen, was angesichts des im Gang befindlichen Bahnhofumbaus ZBB sowie der Bausteine ZBBS im Betrachtungszeitraum vollkommen realitätsfremd und faktenfrei ist, von der SBB in keiner Weise unterstützt wird und gravierende aussenräumliche, städtebauliche, denkmalpflegerische und verkehrliche Nachteile für die Stadt Bern mit sich brächte.

Weiter wurden in der Testplanung nicht durchdachte verkehrliche Lösungen im öffentlichen Raum vorgeschlagen, so die diagonale Verkehrsführung über einen verkürzten Bahnhofplatz mit äusserst knappem Durchlass zwischen der Heiliggeistkirche und einem neuen Aufnahmegebäude. Auch dieser Vorschlag würde zu einer massiven Beschneidung des öffentlichen Raums und damit zu einer gravierenden Verschlechterung der städtebaulichen Situation führen. Aus denkmalpflegerischer Sicht käme eine Beeinträchtigung der Nahumgebung der Heiliggeistkirche ebenso wenig in Frage wie die Verbauung des Burgerspitals durch einen Neubau an seiner Ostflanke. Die PSM beantragt in diesem Zusammenhang einen Ausschluss einer zweiten Tramachse im Raum Bahnhof, in der Laupenstrasse/Belpstrasse, auf dem Bubenbergplatz, Bahnhofplatz und im Bollwerk für den Gültigkeitszeitraum eines allfälligen Richtplans. Dieser Ausschluss sei in einem allfälligen Richtplanentwurf festzuhalten und damit die Stellungnahme des Gemeinderats zur ZMB zweite Tramachse (keine Führung über Bubenbergplatz/Bahnhofplatz/Bollwerk) sowie die diesbezügliche Stellungnahme der Stadtbildkommission zur Frage einer zweiten Tramachse im Stadtraum Bahnhof in einem allfälligen Richtplanentwurf behördenverbindlich aufzunehmen, zu berücksichtigen und umzusetzen.

Weiter wurden in der Testplanung eine breite Baumallee mit Denkmal in der Mitte des Bubenbergplatzes vorgeschlagen, ohne diese Idee mit dem realen Bedarf und den Lösungsansätzen für den Fuss- und Veloverkehr im Raum Hirschengraben, Bubenbergplatz und Bahnhofplatz abzugleichen und ohne die Konsequenzen für die Tramschienenführung darzulegen. Eine Beschneidung des Planungsspielraums in diesem Bereich durch einen Richtplan mit behördenverbindlicher Festlegung ist fachlich falsch. Die sogenannte "breite Mitte" ist bei weitem nicht genügend abgeklärt. Der Richtplanentwurf erfüllt die Anforderungen an eine integrierende Raumplanungsgrundlage (Verkehrsraum-Grünraum-Siedlung) nicht. Die PSM beantragt daher die Streichung dieser Festlegung aus dem Richtplanentwurf.

Die AG PSM zieht aus obigen, nicht abschliessenden Beispielen den Schluss, dass die durchgeführte Testplanung weder städtebaulich noch im Hinblick auf die verkehrliche Neuordnung des Raums eine genügende Qualität und Bearbeitungstiefe aufweist und somit nicht als Grundlage für einen Richtplan herangezogen werden kann, der behördenverbindlich verkehrliche, aussenräumliche und städtebauliche Inhalte enthalten soll.

Leider wurden nun aber aus den "Visionen" ebendieser Testplanung durch das Beurteilungsgremium "zentrale Erkenntnisse sowie Ziele zur Erreichung eines Zukunftsbildes abgeleitet" und in den Richtplanentwurf aufgenommen, wie die Stadt schreibt. Damit genügt der Richtplanentwurf aus unserer Sicht den verkehrlichen und städtebaulichen Anforderungen an ein kommunales Planungsinstrument nicht und ist zurückzuweisen.

Im Gegensatz zur fragwürdigen Testplanung sind oben erwähnte zehn konkrete Planungen und Bauvorhaben alle im Perimeter des ESP Bahnhof Bern bzw. im Richtplanperimeter bereits raumwirksam. Sie werden ohne Berücksichtigung eines gültigen Richtplans geplant und teils schon realisiert. Wenn also das Stadtplanungsamt schreibt, dass "der vorherige Richtplan resp. Masterplan Bahnhof Bern aufgrund fehlender Realisierbarkeit aufgehoben wurde und aktuell ein verbindliches koordinierendes Planungsinstrument für diesen Raum fehlt", so trifft dies zu und hat seine Gründe. Dasselbe gilt für einen künftigen Richtplan, der in den oben aufgeführten Planungs- und Bauprozessen ebenfalls keine Wirkung mehr entfalten kann und der damit auch nicht seinen postulierten Zweck der Koordination erfüllen wird, weil er zu spät kommt. Eine allfällige Neuaufgabe eines "Richtplan"-Prozesses hätte daher aus unserer Sicht dynamisch und iterativ sowie unter

Berücksichtigung der laufenden Planungen und Bauvorhaben zu erfolgen. Insbesondere hat er raumwirksame Weichenstellungen zu enthalten, wie im Folgenden dargelegt wird.

Nach Aussagen der Stadtplanerin und von M. Kruit sowie im Inhalt des Richtplanentwurfs wird kein "Zielbild" zur Ausgestaltung des Tramnetzes und konkret zu einer zweiten Tramachse gemacht. Dies sei nicht Sache der Stadt. Damit verbietet sich die Urheberin des kommunalen Richtplans die zentrale, grundlegende und aktuell dringend zu definierende verkehrliche Grundsatzfestlegung über das Tramschienennetz der Innenstadt und im Bahnhofperimeter. Dieser Grundsatzentscheid ist aber von der Stadt zu treffen, damit der Planungsspielraum der nächsten Jahre auf der Platzfolge Hirschengraben, Bubenbergplatz, Bahnhofplatz, Bollwerk überhaupt erkennbar und gestaltbar wird. Mit dem Verzicht auf eine Festlegung verliert der Richtplan seine Eigenschaft als kommunaler Verkehrsrichtplan und verhindert die Definition eines raumwirksamen "Zielbilds" im Raum Bahnhof. Er verliert damit seine mögliche Funktion als verkehrlicher und koordinierender Richtplan und wird obsolet. Die AG PSM verlangt daher die Rückweisung des Richtplans.

Hinwiederum gibt die Urheberin an, den Richtplan so ausgestalten zu wollen, dass eine zweite Tramachse über den Bubenbergplatz, Bahnhofplatz und durch das Bollwerk im Wirkungszeitraum des Richtplans möglich zu realisieren bleibt. Damit würden alle weiteren Planungen unter diesem stark einschränkenden Vorbehalt stehen. Eine städtebauliche Weiterentwicklung hin zu einem fussgänger- und velofreundlichen sowie klimagerechten Stadtraum um den Bahnhof würde damit massiv erschwert, ja verunmöglicht, was keinesfalls im Interesse der Bevölkerung und der Nutzer*innen des grössten ÖV-Knotens des Kantons ist. Die AG PSM fordert daher eine Rückweisung des Richtplanentwurfs, da er als strategisches Führungsinstrument in dieser Unschärfe unbrauchbar ist und kommende Planungen unverhältnismässig einschränken würde.

Ungeachtet der grossen Bedeutung des Untergrunds für den Bahnzugang verliert der Richtplan kaum ein Wort zur unterirdischen Personenführung, zur Logistik und zu den Retailflächen. Er ist damit fachlich mangelhaft und unvollständig. Eine Strategie der Nutzung des Untergrunds im Perimeter des ESP ist nicht nur nicht erkennbar, sondern inexistent. Die AG PSM Bern verlangt daher eine Rückweisung des Richtplans.

Schlussbemerkung:

Der vorliegende Richtplanentwurf wurde an mehreren Echoraumveranstaltungen diskutiert. An diesen besonderen Orientierungsversammlungen hat die AG PSM obige Einwendungen bereits erhoben und Anregungen unterbreitet. Diese wurden nicht in die Weiterbearbeitung einbezogen und im Richtplanentwurf nicht berücksichtigt. Die AG PSM verlangt ausdrücklich die Aufnahme aller von ihr geäusserten Kritikpunkte und Anregungen (siehe Anhang) aus den Echoraumveranstaltungen sowie aus dieser Mitwirkung im Mitwirkungsbericht sowie zuhanden der kantonalen Vorprüfung.

Besten Dank für das Interesse
mit freundlichen Grüssen

Ihre AG PSM Bern
Der Präsident

Bern, den 15. September 2025

Anhang

Forderungen der AG PSM Bern in der Mitwirkung vom September 2025

- Verzicht auf eine zweite Tramachse im Raum Belpstrasse-Laupenstrasse-Bubenbergplatz-Bahnhofplatz-Bollwerk
- Autoarmer Bahnhofplatz mit DWV max. 2'500 (Anlieferungs-/Taxiverkehr gestattet)
- Reduktion Fahrbahnbreite Bubenbergplatz-Nordseite auf 10.0m zugunsten breiterem Trottoir und Baumreihe vor dem Burgerspital analog südlicher Platzseite (je 3.2m MIV/ÖV-Spur und je 1.8m Radstreifen).
- keine Festlegung „Breite Mitte“ Bubenbergplatz. Die Trottoirs auf der Süd- und Nordseite sind prioritär zu behandeln und stark aufzuwerten inkl. Beschattung durch grossblättrige und grosskronige Bäume.
- Aufwertung Christoffelgasse durch Aufhebung der Tramwendeschlaufe
- (keine Tram-Radiallinien mehr, Betriebswendeschlaufe für West-Äste neu via Bundesgasse West zur Schwanengasse). Deutlich breitere Trottoirs, ostseitige Baumreihe.
- BehiG-konforme Umgestaltung der Tram-/Bushaltestelle unter dem heutigen Baldachin
- Bubenbergplatz West: Breiter Fussgängerstreifen statt nicht genehmigungsfähige Personenunterführung zum Hirschengraben.
- Richtungsgetrennte Führung des Verkehrs auf dem Boulevard-Abschnitt Hirschengraben.
- Gestaltung Knoten Bubenbergkreuzung gemäss Detailstudie AG PSM Bern. Keine Vorsortierung Schanzenbrücke abwärts. Breitere Trottoirs Westseite Schanzenbrücke bis Laupenstrasse Nord. Reduktion Fahrbahnbreiten Laupenstrasse, etc.
- Bündelung und Konzentration Tramnetz auf vier starke Durchmesserlinien (Netzalternative 2045).

Einschreiben
Stadtplanungsamt Bern
Zieglerstrasse 62
Postfach
3001 Bern

Mitwirkung Richtplanentwurf Bahnhof Bern Eingabe AG PSM Bern

Bern, den 12. September 2025

*Vom 5. Juni 2025 bis 15. September 2025 können dem Stadtplanungsamt Bern, Zieglerstrasse 62, Postfach, 3001 Bern, zuhänden des Gemeinderats schriftlich Anregungen und Einwendungen unterbreitet werden. **Von dieser Möglichkeit macht die AG PSM Bern hiermit gerne fristgerecht auf postalischem Weg Gebrauch.***

Das Stadtplanungsamt schreibt, im kantonalen ESP Bern Bahnhof solle mit einem behördenverbindlichen kommunalen Richtplan der Stadtraum koordiniert weiterentwickelt werden. Der Richtplan solle ein "Zielbild und Gerüst sein, welches Möglichkeiten offenhält und behördenverbindlich festlegt" (M.Kruit).

Zusätzlich zu den bisher laufenden zehn Planungen und Bauvorhaben Zukunft Bahnhof Bern (SBB und RBS), dem Neubau des Bubenbergzentrums West (SBB), den Projektbausteinen ZBBS (Stadt Bern), der Entwicklung des UNESCO-Managementplans Bern (Stadt Bern), der ZMB Zweite Tramachse (RKBm), des Projekts TBO (Bernmobil), der Wettbewerbsvorbereitung für Neubauten am Bollwerk 2-8 (SBB), der Überbauungsordnung Bubenbergplatz-Hirschengraben (Stadt Bern) und der Sanierung des Tramasts Fischermätteli (Bernmobil) und dem Prozess Planung Stadtraum Bahnhof Bern (Stadt Bern) hat die Stadt von drei Teams zwischen November 2022 und November 2023 eine Testplanung zum Bahnhofperimeter durchführen lassen. Der vorliegende behördenverbindliche Richtplan basiert nach Aussage des Stadtplanungsamts auf den Ergebnissen dieser Testplanung.

Die PSM hält fest: Die Testplanung wurde ohne wirksamen Einbezug wichtiger Grundeigentümer wie der SBB und der Burgergemeinde durchgeführt. So wurde als Testplanresultat beispielsweise die Verschiebung des Aufnahmegebäudes des Bahnhof Bern an die Ostflanke des Burgerspitals vorgeschlagen, was angesichts des im Gang befindlichen Bahnhofumbaus ZBB sowie der Bausteine ZBBS im Betrachtungszeitraum vollkommen realitätsfremd und faktenfrei ist, von der SBB in keiner Weise unterstützt wird und gravierende aussenräumliche, städtebauliche, denkmalpflegerische und verkehrliche Nachteile für die Stadt Bern mit sich brächte.

Weiter wurden in der Testplanung nicht durchdachte verkehrliche Lösungen im öffentlichen Raum vorgeschlagen, so die diagonale Verkehrsführung über einen verkürzten Bahnhofplatz mit äusserst knappem Durchlass zwischen der Heiliggeistkirche und einem neuen Aufnahmegebäude. Auch dieser Vorschlag würde zu einer massiven Beschneidung des öffentlichen Raums und damit zu einer gravierenden Verschlechterung der städtebaulichen Situation führen. Aus denkmalpflegerischer Sicht käme eine Beeinträchtigung der Nahumgebung der Heiliggeistkirche ebenso wenig in Frage wie die Verbauung des Burgerspitals durch einen Neubau an seiner Ostflanke. Die PSM beantragt in diesem Zusammenhang einen Ausschluss einer zweiten Tramachse im Raum Bahnhof, in der Laupenstrasse/Belpstrasse, auf dem Bubenbergplatz, Bahnhofplatz und im Bollwerk für den Gültigkeitszeitraum eines allfälligen Richtplans. Dieser Ausschluss sei in einem allfälligen Richtplanentwurf festzuhalten und damit die Stellungnahme des Gemeinderats zur ZMB zweite Tramachse (keine Führung über Bubenbergplatz/Bahnhofplatz/Bollwerk) sowie die diesbezügliche Stellungnahme der Stadtbildkommission zur Frage einer zweiten Tramachse im Stadtraum Bahnhof in einem allfälligen Richtplanentwurf behördenverbindlich aufzunehmen, zu berücksichtigen und umzusetzen.

Weiter wurden in der Testplanung eine breite Baumallee mit Denkmal in der Mitte des Bubenbergplatzes vorgeschlagen, ohne diese Idee mit dem realen Bedarf und den Lösungsansätzen für den Fuss- und Veloverkehr im Raum Hirschengraben, Bubenbergplatz und Bahnhofplatz abzugleichen und ohne die Konsequenzen für die Tramschienenführung darzulegen. Eine Beschneidung des Planungsspielraums in diesem Bereich durch einen Richtplan mit behördenverbindlicher Festlegung ist fachlich falsch. Die sogenannte "breite Mitte" ist bei weitem nicht genügend abgeklärt. Der Richtplanentwurf erfüllt die Anforderungen an eine integrierende Raumplanungsgrundlage (Verkehrsraum-Grünraum-Siedlung) nicht. Die PSM beantragt daher die Streichung dieser Festlegung aus dem Richtplanentwurf.

Die AG PSM zieht aus obigen, nicht abschliessenden Beispielen den Schluss, dass die durchgeführte Testplanung weder städtebaulich noch im Hinblick auf die verkehrliche Neuordnung des Raums eine genügende Qualität und Bearbeitungstiefe aufweist und somit nicht als Grundlage für einen Richtplan herangezogen werden kann, der behördenverbindlich verkehrliche, ausseräumliche und städtebauliche Inhalte enthalten soll.

Leider wurden nun aber aus den "Visionen" ebendieser Testplanung durch das Beurteilungsgremium "zentrale Erkenntnisse sowie Ziele zur Erreichung eines Zukunftsbildes abgeleitet" und in den Richtplanentwurf aufgenommen, wie die Stadt schreibt. Damit genügt der Richtplanentwurf aus unserer Sicht den verkehrlichen und städtebaulichen Anforderungen an ein kommunales Planungsinstrument nicht und ist zurückzuweisen.

Im Gegensatz zur fragwürdigen Testplanung sind oben erwähnte zehn konkrete Planungen und Bauvorhaben alle im Perimeter des ESP Bahnhof Bern bzw. im Richtplanperimeter bereits raumwirksam. Sie werden ohne Berücksichtigung eines gültigen Richtplans geplant und teils schon realisiert. Wenn also das Stadtplanungsamt schreibt, dass "der vorherige Richtplan resp. Masterplan Bahnhof Bern aufgrund fehlender Realisierbarkeit aufgehoben wurde und aktuell ein verbindliches koordinierendes Planungsinstrument für diesen Raum fehlt", so trifft dies zu und hat seine Gründe. Dasselbe gilt für einen künftigen Richtplan, der in den oben aufgeführten Planungs- und Bauprozessen ebenfalls keine Wirkung mehr entfalten kann und der damit auch nicht seinen postulierten Zweck der Koordination erfüllen wird, weil er zu spät kommt. Eine allfällige Neuaufgabe eines "Richtplan"-Prozesses hätte daher aus unserer Sicht dynamisch und iterativ sowie unter

Berücksichtigung der laufenden Planungen und Bauvorhaben zu erfolgen. Insbesondere hat er raumwirksame Weichenstellungen zu enthalten, wie im Folgenden dargelegt wird.

Nach Aussagen der Stadtplanerin und von M. Kruit sowie im Inhalt des Richtplanentwurfs wird kein "Zielbild" zur Ausgestaltung des Tramnetzes und konkret zu einer zweiten Tramachse gemacht. Dies sei nicht Sache der Stadt. Damit verbietet sich die Urheberin des kommunalen Richtplans die zentrale, grundlegende und aktuell dringend zu definierende verkehrliche Grundsatzfestlegung über das Tramschienennetz der Innenstadt und im Bahnhofperimeter. Dieser Grundsatzentscheid ist aber von der Stadt zu treffen, damit der Planungsspielraum der nächsten Jahre auf der Platzfolge Hirschengraben, Bubenbergplatz, Bahnhofplatz, Bollwerk überhaupt erkennbar und gestaltbar wird. Mit dem Verzicht auf eine Festlegung verliert der Richtplan seine Eigenschaft als kommunaler Verkehrsrichtplan und verhindert die Definition eines raumwirksamen "Zielbilds" im Raum Bahnhof. Er verliert damit seine mögliche Funktion als verkehrlicher und koordinierender Richtplan und wird obsolet. Die AG PSM verlangt daher die Rückweisung des Richtplans.

Hinwiederum gibt die Urheberin an, den Richtplan so ausgestalten zu wollen, dass eine zweite Tramachse über den Bubenbergplatz, Bahnhofplatz und durch das Bollwerk im Wirkungszeitraum des Richtplans möglich zu realisieren bleibt. Damit würden alle weiteren Planungen unter diesem stark einschränkenden Vorbehalt stehen. Eine städtebauliche Weiterentwicklung hin zu einem fussgänger- und velofreundlichen sowie klimagerechten Stadtraum um den Bahnhof würde damit massiv erschwert, ja verunmöglicht, was keinesfalls im Interesse der Bevölkerung und der Nutzer*innen des grössten ÖV-Knotens des Kantons ist. Die AG PSM fordert daher eine Rückweisung des Richtplanentwurfs, da er als strategisches Führungsinstrument in dieser Unschärfe unbrauchbar ist und kommende Planungen unverhältnismässig einschränken würde.

Ungeachtet der grossen Bedeutung des Untergrunds für den Bahnzugang verliert der Richtplan kaum ein Wort zur unterirdischen Personenführung, zur Logistik und zu den Retailflächen. Er ist damit fachlich mangelhaft und unvollständig. Eine Strategie der Nutzung des Untergrunds im Perimeter des ESP ist nicht nur nicht erkennbar, sondern inexistent. Die AG PSM Bern verlangt daher eine Rückweisung des Richtplans.

Schlussbemerkung:

Der vorliegende Richtplanentwurf wurde an mehreren Echoraumveranstaltungen diskutiert. An diesen besonderen Orientierungsversammlungen hat die AG PSM obige Einwendungen bereits erhoben und Anregungen unterbreitet. Diese wurden nicht in die Weiterbearbeitung einbezogen und im Richtplanentwurf nicht berücksichtigt. Die AG PSM verlangt ausdrücklich die Aufnahme aller von ihr geäusserten Kritikpunkte und Anregungen (siehe Anhang) aus den Echoraumveranstaltungen sowie aus dieser Mitwirkung im Mitwirkungsbericht sowie zuhanden der kantonalen Vorprüfung.

Besten Dank für das Interesse
mit freundlichen Grüssen

Ihre AG PSM Bern
Der Präsident

Bern, den 15. September 2025

Anhang

Forderungen der AG PSM Bern in der Mitwirkung vom September 2025

- Verzicht auf eine zweite Tramachse im Raum Belpstrasse-Laupenstrasse-Bubenbergplatz-Bahnhofplatz-Bollwerk
- Autoarmer Bahnhofplatz mit DWV max. 2'500 (Anlieferungs-/Taxiverkehr gestattet)
- Reduktion Fahrbahnbreite Bubenbergplatz-Nordseite auf 10.0m zugunsten breiterem Trottoir und Baumreihe vor dem Burgerspital analog südlicher Platzseite (je 3.2m MIV/ÖV-Spur und je 1.8m Radstreifen).
- keine Festlegung „Breite Mitte“ Bubenbergplatz. Die Trottoirs auf der Süd- und Nordseite sind prioritär zu behandeln und stark aufzuwerten inkl. Beschattung durch grossblättrige und grosskronige Bäume.
- Aufwertung Christoffelgasse durch Aufhebung der Tramwendeschlaufe
- (keine Tram-Radiallinien mehr, Betriebswendeschlaufe für West-Äste neu via Bundesgasse West zur Schwanengasse). Deutlich breitere Trottoirs, ostseitige Baumreihe.
- BehiG-konforme Umgestaltung der Tram-/Bushaltestelle unter dem heutigen Baldachin
- Bubenbergplatz West: Breiter Fussgängerstreifen statt nicht genehmigungsfähige Personenunterführung zum Hirschengraben.
- Richtungsgetrennte Führung des Verkehrs auf dem Boulevard-Abschnitt Hirschengraben.
- Gestaltung Knoten Bubenbergkreuzung gemäss Detailstudie AG PSM Bern. Keine Vorsortierung Schanzenbrücke abwärts. Breitere Trottoirs Westseite Schanzenbrücke bis Laupenstrasse Nord. Reduktion Fahrbahnbreiten Laupenstrasse, etc.
- Bündelung und Konzentration Tramnetz auf vier starke Durchmesserlinien (Netzalternative 2045).