



Stadt Bern
Direktion für Tiefbau, Verkehr
und Stadtgrün

Tiefbauamt



Zukunft Bahnhof Bern (ZBB): Bau- und Verkehrsmassnahmen der Stadt Bern Projektvorstellung

Stadtteilkommission DIALOG Nordquartier, 20.01.2021

Reto Zurbuchen, Stadtingenieur/Leiter Tiefbauamt der Stadt Bern

Stefan Schwarz, Generalsekretär Direktion TVS Stadt Bern

Christoph Schärer, Leiter Stadtgrün Bern

Ueli Müller, Fachstelle öV Stadt Bern

Simon Bühler, Gesamtprojektleiter ZBBS Tiefbauamt der Stadt Bern

Kapazitätsengpässe im Bahnhof Bern



SBB: Neue Personenpassage, neue Bahnhofzugänge bei der Länggasse und am Bubenbergplatz



Zukunft Bahnhof Bern (ZBB): ein Gemeinschaftsprojekt



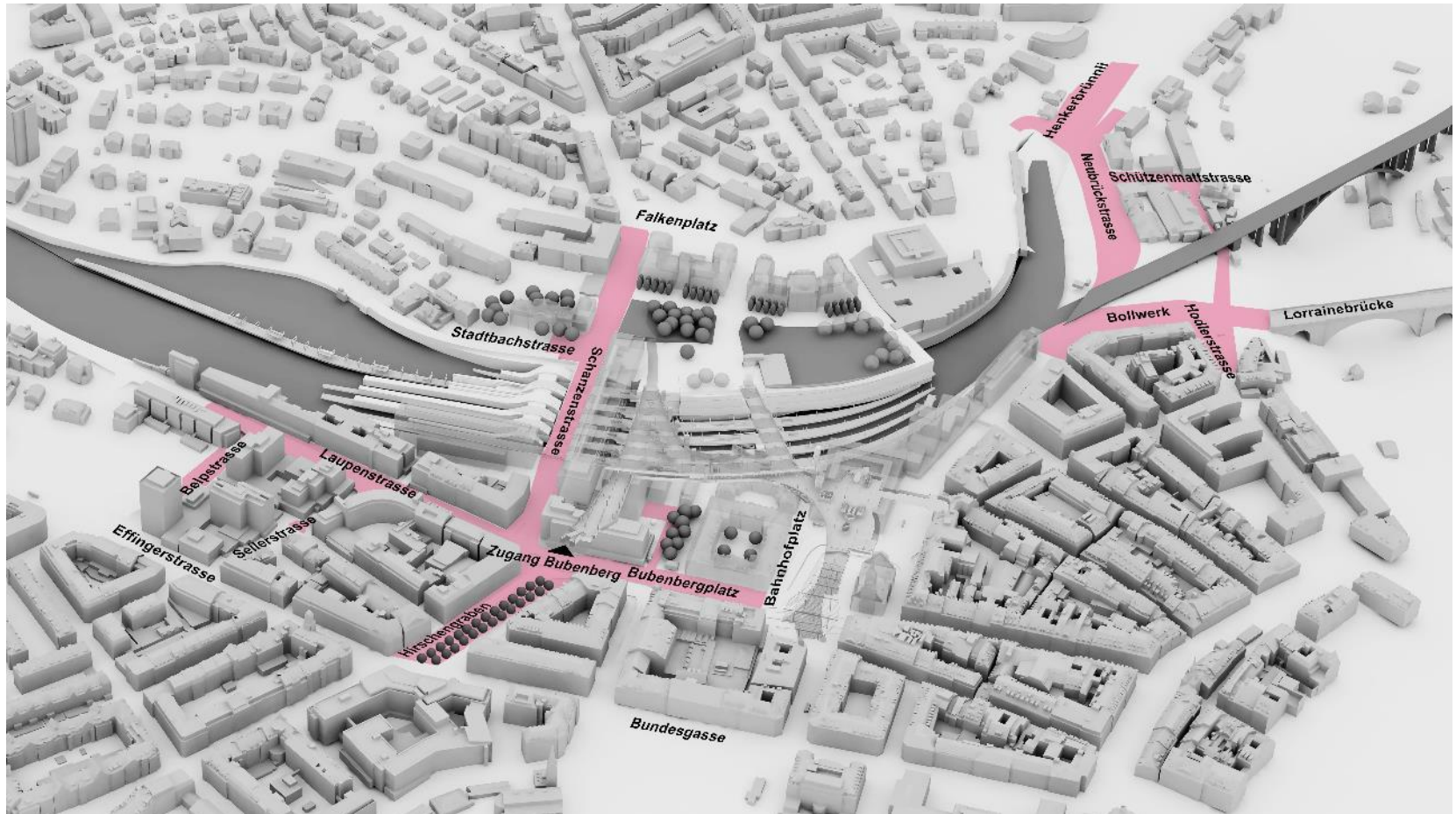
Stadt Bern



Ziele der städtischen Verkehrsmassnahmen

- Attraktive Zugänge zur Bahn
- Kurze und sichere Umsteigewege für Pendler*innen
- Fussverkehr wird sicherer, effizienter und übersichtlicher geführt
- Hindernisfreie ÖV-Haltestellen
- Neue und sicherere Veloinfrastruktur
- Gute Umsteigebeziehungen Velo / Bahn

Auf einen Blick: Bau- und Verkehrsmassnahmen ZBBS



Massnahmen am Bollwerk und beim Henkerbrännli

- Zusätzliche Fahrspur für Busse und Velos auf der Neubrückestrasse (stadtauswärts)
- Reduktion der Fahrspuren beim Bollwerk (Abschnitt Schützenmatte)
- Linksabbiegeverbot von der Schützenmatt- in die Neubrückestrasse
- Verbesserte Standorte und hindernisfreie Bushaltestellen / Haltestellenumfahrung für Velos
- Aufwertung Kleeplatz
- Sanierung Werkleitungen

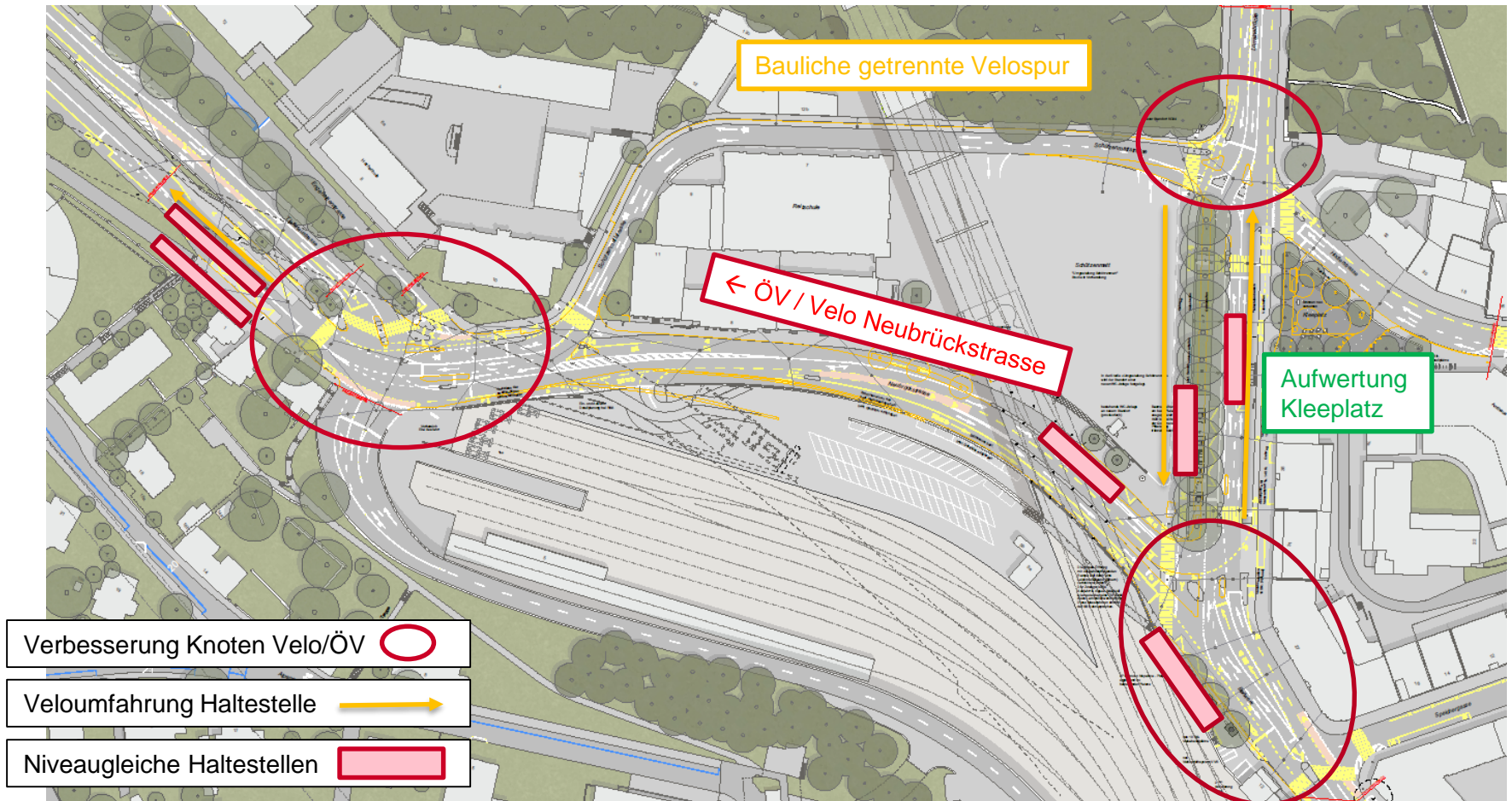
Massnahmen am Bollwerk und beim Henkerbrännli



Sicht Lorrainebrücke



Überblick Massnahmen Bollwerk/Henkerbrännli



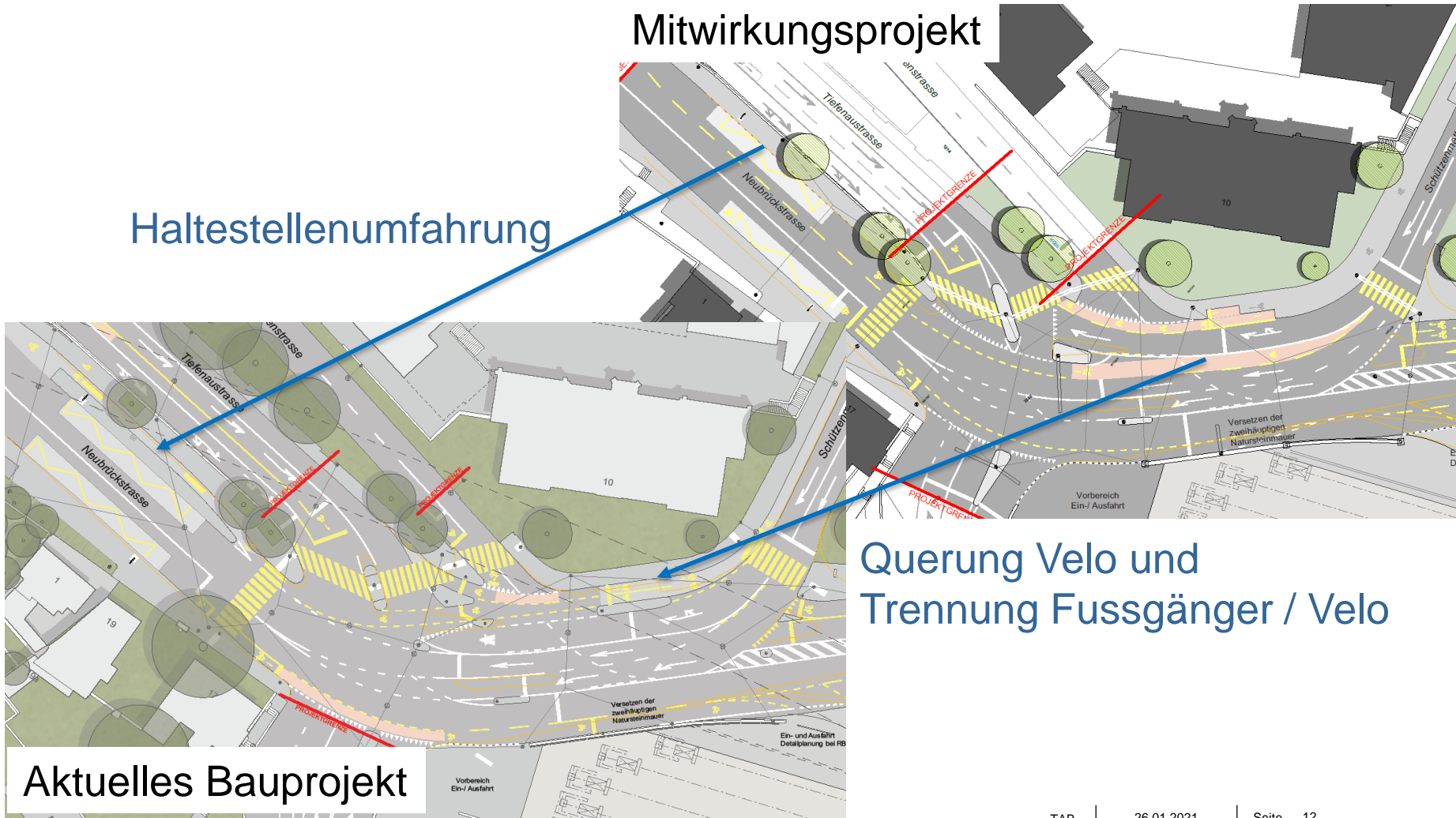
Mitwirkungspunkt Dialog Nord (Baustein 3b)

- Die geplanten Massnahmen für den Fussverkehr sind aus unserer Sicht unzureichend (Fussgängerübergang Neubrückstrasse / Flaschenhals Brückenpfeiler, Trottoir Bollwerk 2-8)
- Bei der Haltestelle Bollwerk stadtauswärts könnte es zu gefährlichen Situationen zwischen Fussgänger und Velofahrer führen (Tempo Velofahrer)
- Veloführung Henkerbrännli mit Spurwechsel unbefriedigend
- Mehrverkehr Lorrainebrücke aufgrund Wegfall Linksabbieger um Schützenmatt
- Die Gestaltung des Raumes Schützenmatte/Bollwerk ist noch stark verbesserungsfähig (Wand Eilgutareal / Kleeplatz Fällung Bäume)

Verbesserungen Velo Henkerbrännli

Mitwirkungsprojekt

Haltestellenumfahrung



Querung Velo und
Trennung Fussgänger / Velo

Massnahmen beim Zugang Länggasse



Abbiegebeziehungen Hirschengraben/Schanzenstrasse



Immer offen.



Offen ausserhalb
der Haupt-
verkehrszeiten.



Immer gesperrt.

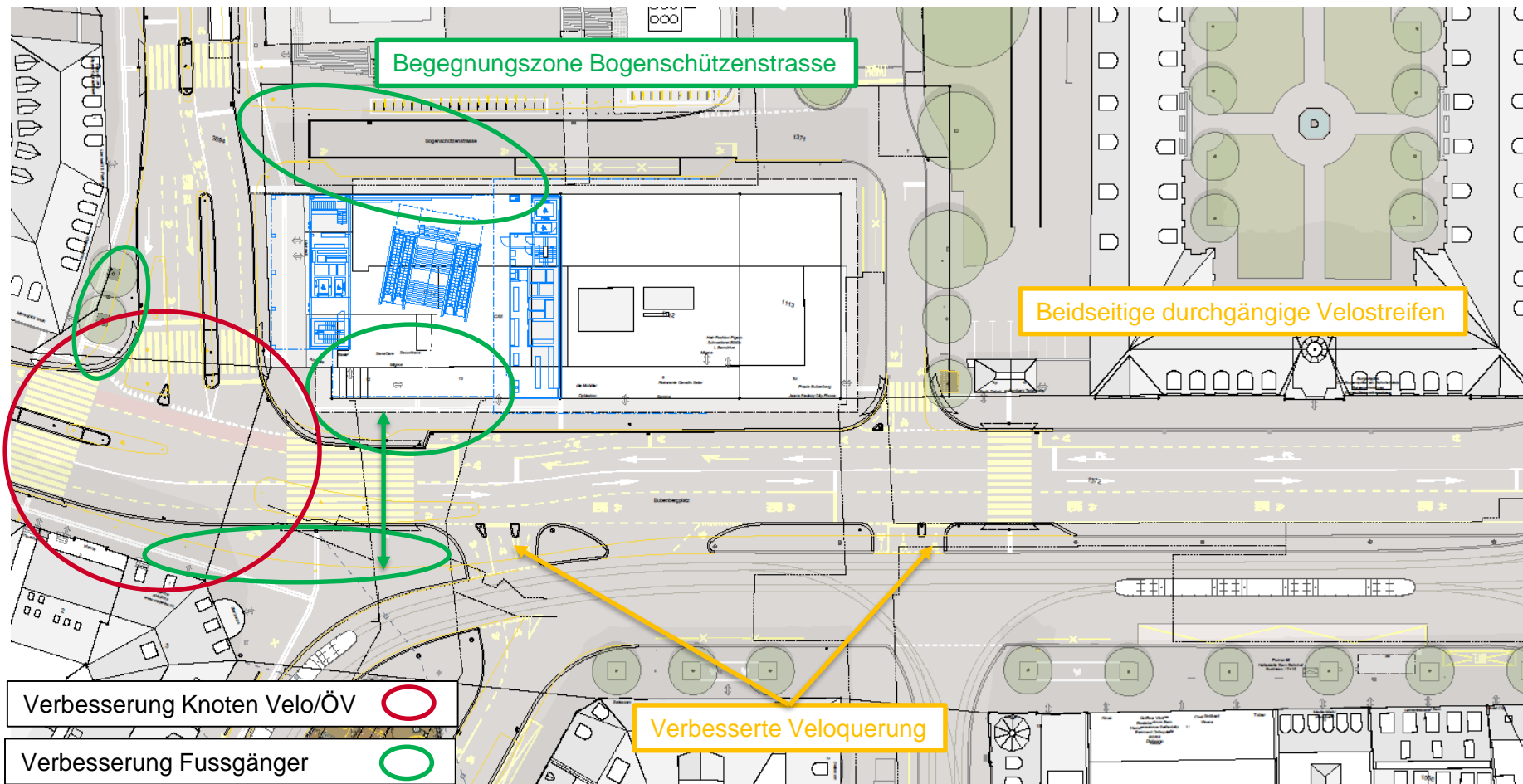
Die Aufgabe der Stadt Bern: Den neuen Bahnhof optimal mit der Stadt verbinden



Massnahmen im Umfeld Bubenbergplatz



Massnahmen am Bubenbergplatz



Massnahmen im Umfeld Bubenbergplatz

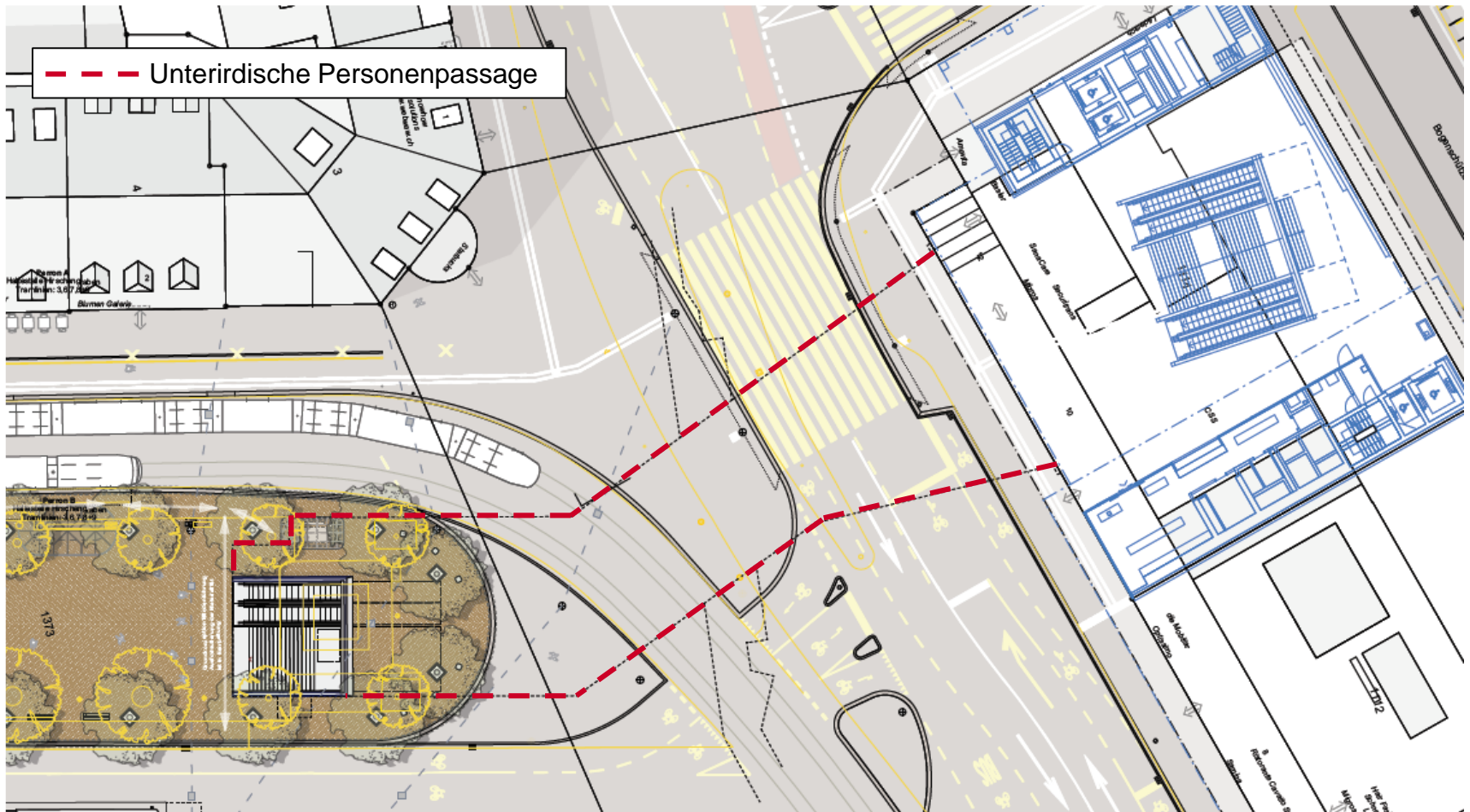
- Mehr Platz für Fussgänger*innen:
breitere Trottoirs, breiterer Zebrastreifen
- Anpassung des Strassenraums zugunsten des
Fuss-, des Velo- und des öffentlichen Verkehrs
- Reduktion des motorisierten Individualverkehrs durch
Änderungen in der Verkehrsführung (Abbiegeverbote am
Bubenbergplatz)
- Durchgängige Velostreifen; grössere Velohaltebereiche vor Ampeln

... aber all das reicht noch nicht, um die Passantenströme zu
bewältigen: **Es braucht zusätzlich ...**

... eine neue Personenpassage zum Hirschengraben



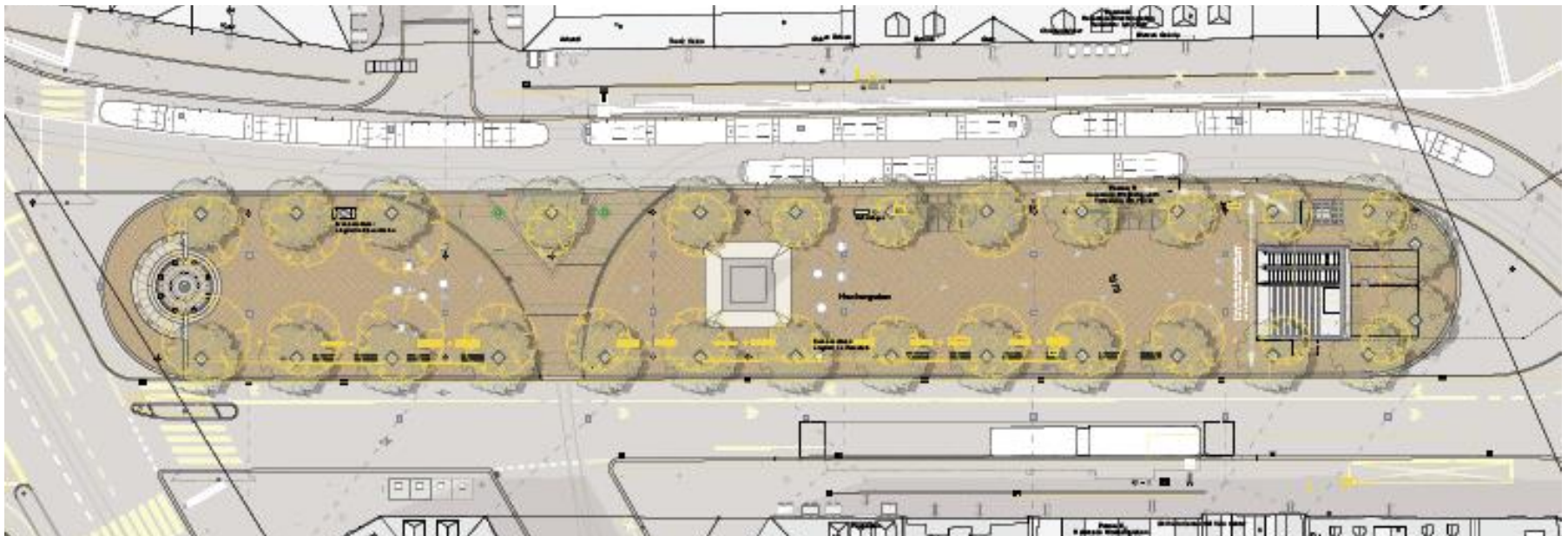
Personenpassage Hirschengraben



Personenpassage / Neugestaltung Hirschengraben

- Direkte Personenpassage zwischen Hirschengraben und Bahnhof
- Aufgang mit Treppe, Rolltreppe und Lift
- Versetzung des Bubenberg-Denkmal in die Mitte des Hirschengrabens
- Kastanienbäume sollen durch robustere Baumart ersetzt werden
- Mehr Platz für Passant*innen dank Neugestaltung des Hirschengrabens

Hirschengraben wird durch Neugestaltung aufgewertet



Mehr Platz für gesunde Bäume

Baumzustand heute



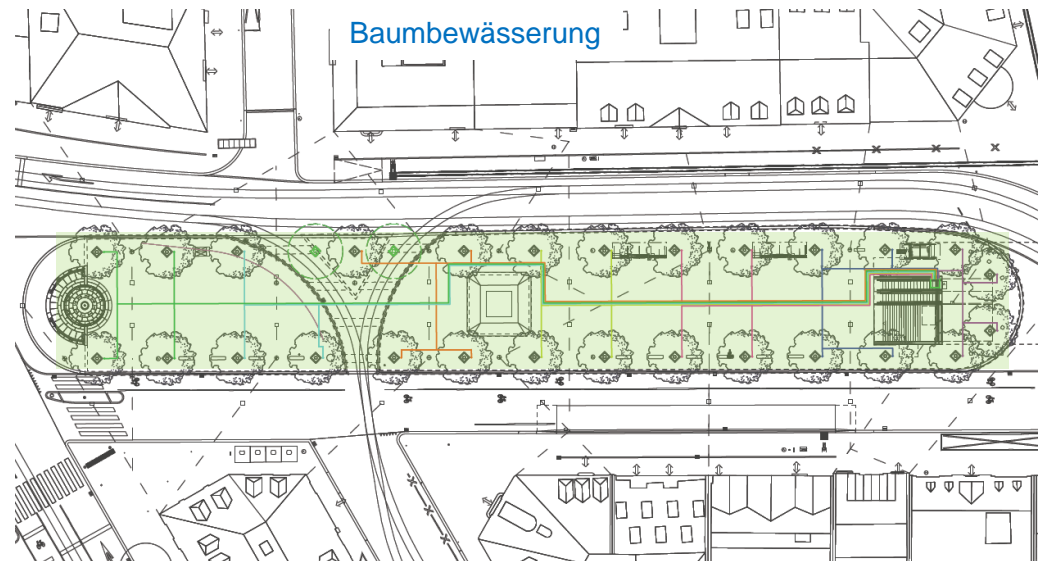
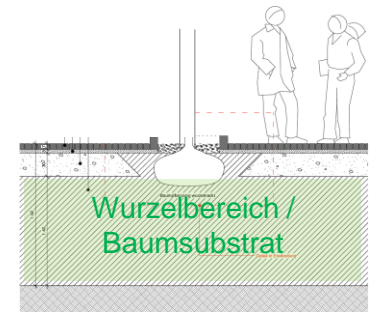
Erhebliche Schäden im Bereich der Baumstämme



Schadensbild verursacht durch die Miniermotte

Vorteile Neupflanzung:

- klimaresistentere Baumart
- gute Entwicklungsvoraussetzungen dank
 - grosszügigem Wurzelbereich
 - automatischer Bewässerung
- Mehr Raum zwischen den Baumreihen



Es braucht beide Massnahmen

Oberirdisch:

Umgestaltung des
Strassenraums und neues
Verkehrsregime auf dem
Bubenbergplatz



Unterirdisch:

Personenpassage zwischen
dem neuen Zugang
Bubenberg und dem
Hirschengraben

Andernfalls droht auf dem Bubenbergplatz ein Kollaps des gesamten Verkehrssystems.

Auf einen Blick: Städtische Verkehrsmassnahmen ZBB

Fussverkehr

- Mehr Kapazität
- Bessere Organisation Fussverkehr
- Mehr Fläche für Zirkulation

Veloverkehr

- Durchgängige Velospuren
- Haltestellenumfahrung Bollwerk und Henkerbrännli

Motorisierter Individualverkehr

- MIV-Aufkommen reduzieren
- Schleichverkehr durch Wohnquartiere verhindern

Öffentlicher Verkehr

- Priorisierung ÖV
- Fahrplanstabilität gewährleisten

Stadtraum

- Aufwertung im ZBBS-Perimeter

Städtische Verkehrsmassnahmen ZBB: Die Kritikpunkte

- Reduktion des MIV: «*Das ist Schikane!*»
- Personenpassage: «*Fussgänger*innen rauf, Autos runter!*»
- Neugestaltung/Baumfällungen im Hirschengraben:
«*Wieso ist ein Denkmal wichtiger als Bäume?*»
- Suboptimale Velolösung: «*Entspricht nicht dem Masterplan Velo!*»
- Angst vor Quartierverkehr: «*Das Problem wird verlagert!*»

«Nachbesserungen» des Stadtrats

- hochstämmige, grosskronige Bäume am Hirschengraben
- Keine unterirdische Betondecke unter dem Hirschengraben
- Hirschengraben wird nur dort gepflästert, wo es für die Zirkulation des Fussverkehrs unabdingbar ist
- Umweltspuren sind zugunsten von Velostreifen aufzuheben, sobald das reduzierte MIV-Aufkommen dies erlaubt.
- Der Masterplan Veloinfrastruktur ist anzuwenden
- Ersatz der beiden grösseren Bäume Kleeplatzes wird verzichtet
- Im ganzen Perimeter rund um den Bahnhof ist Tempo 30 einzuführen
- Die Option autofreier Bahnhofplatz muss weiterverfolgt werden

Was, wenn der ZBBS-Kredit abgelehnt würde?

- Anforderungen können nicht verändert werden:
Nichts machen ist keine Option
- Allfällige (Ersatz-)Massnahmen müssten auf der Basis des heutigen Strassenlayouts gesucht werden – diese reichen aber bei Weitem nicht aus, um das Personenaufkommen zu bewältigen
- Es gibt kein taugliches Alternativszenario

«Viel Bahnhof für wenig Geld»: Kosten und Finanzierung

- Die Kosten für das Gesamtprojekt ZBB betragen rund 1 Milliarde Franken
- Die Stadt Bern muss für die Umsetzung der Bau- und Verkehrsmassnahmen 112,17 Mio. Franken investieren
- Bund und Kanton beteiligen sich mit ca. 58 Mio. Franken an den Kosten der städtischen Verkehrsmassnahmen
- Die Stadt Bern erhält einen neuen Bahnhof und eine Aufwertung des öffentlichen Raums

Termine Bau- und Verkehrsmassnahmen

DEZEMBER 2020:
Stadtratsbeschluss
Realisierungskredit

SOMMER / HERBST 2021:
«öffentliche Auflage»



SEPTEMBER 2020:
Gemeinderatsbeschluss
Realisierungskredit

MÄRZ 2021:
Volksabstimmung

AB 2023:
Realisierung

Mit den städtischen Verkehrsmassnahmen ZBB ...

- kann der neue Bahnhof optimal ans Bahnhofumfeld und den ÖV in der Stadt Bern angebunden werden.
- können Reisende rasch und sicher zum Bahnhof gelangen.
- werden sämtliche ÖV-Haltestellen im ZBB-Baupерimeter den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes angepasst.
- können Schwachstellen im heutigen Verkehrsraum behoben werden (Priorisierung Fussgänger/ÖV/Velo).
- wird der öffentliche Raum aufgewertet.
- kommt die Stadt ihrer Verpflichtung gegenüber den Projektpartnern ZBB (Bund, Kanton, SBB, RBS) nach.



Stadt Bern
Direktion für Tiefbau, Verkehr
und Stadtgrün

Tiefbauamt

Ihre Fragen?