

## Zukunft Bahnhof Bern (ZBB):

### Verkehrsmassnahmen, Personenpassage und Neugestaltung Hirschengraben mit Option Velostation

#### Kurzdossier für die öffentliche Mitwirkung vom 19. Februar 2019 – 5. April 2019

1	EINLEITUNG .....	2
2	DIE ÖFFENTLICHE MITWIRKUNG .....	3
3	DIE BAUSTEINE DER VERKEHRSMASSNAHMEN ZBB STADT BERN .....	4
4	PERSONENPASSAGE UND NEUGESTALTUNG HIRSCHENGRABEN (BAUSTEIN 2).....	5
5	PERSONENPASSAGE HIRSCHENGRABEN MIT OPTION VELOSTATION (BAUSTEIN 2+) .....	8
6	NEUE VERKEHRSORGANISATION IM UMFELD ZUGANG BUBENBERGPLATZ (BAUSTEIN 1) UND IM UMFELD ZUGANG LÄNGGASSE (BAUSTEIN 4) .....	11
7	VERKEHRSLENKUNG, VERKEHRSMANAGEMENT (BAUSTEIN 3A).....	18
8	UMFELD HENKERBRÜNNLI/BOLLWERK (BAUSTEIN 3B) .....	21
9	ANHANG – ÜBERSICHT INHALT MITWIRKUNGSDOSSIER .....	24



## 1 Einleitung

Der Bahnhof Bern platzt aus allen Nähten. Stadt und Kanton Bern, die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), der Regionalverkehr Bern – Solothurn (RBS) und weitere Planungspartner (u.a. Bürgergemeinde und Post Immobilien) haben deshalb das Gesamtprojekt «Zukunft Bahnhof Bern» (ZBB) erarbeitet, um die Engpässe im Bahnhof zu beseitigen, den Zugang zum Bahnhof zu verbessern und das Bahnhofumfeld attraktiver zu machen.

Der RBS realisiert unter der grossen Perronhalle einen neuen Bahnhof für längere Züge und mit breiten Perrons. Die SBB erweitert die Unterführungen und realisiert neue Bahnhofzugänge beim Bubenbergrplatz (Zugang Bubenbergr) und im Bereich Grosse Schanze/Schanzenbrücke (Zugang Länggasse). Die Projekte des RBS und der SBB sind bewilligt und finanziert, mit den Bauarbeiten wurde bereits begonnen. Es ist vorgesehen, die neuen Anlagen 2025 in Betrieb zu nehmen. Der neue Zugang Bubenbergr wird ein zweiter Hauptzugang zum Bahnhof Bern sein. Er wird wegen seiner Nähe zu Tram- und Bushaltestellen sowie aufgrund der kurzen Wege zu den Zügen des Fernverkehrs und der S-Bahn künftig von etwa gleich vielen Reisenden genutzt werden wie der bestehende Hauptzugang beim Bahnhofplatz.

Die Passantenströme im Bahnhof Bern sind nicht nur in der Vergangenheit stark gewachsen, auch in Zukunft werden immer mehr Menschen den Bahnhof nutzen. Prognosen zeigen, dass die Zahl der täglich ein- und aussteigenden Bahnfahrergäste von rund 270'000 (Stand 2016) bis ins Jahr 2030 auf 375'000 anwachsen wird. Das bedeutet eine Zunahme gegenüber 2016 um 39%. Um diese stark wachsenden Passantenströme – welche schwergewichtig auch über den neuen Zugang Bubenbergr abgewickelt werden – rasch und sicher zu- und wegführen zu können, will und muss die Stadt Bern im unmittelbaren Umfeld des Zugangs Bubenbergr den Verkehr neu organisieren und den Stadtraum aufwerten. Wichtiger Bestandteil ist eine neue unterirdische Personenpassage, welche den neuen Zugang Bubenbergr mit dem Hirschengraben verbindet. Städtebauliche Aspekte werden in diesem zentralen Raum der Stadt Bern hoch gewichtet.

Ergänzend dazu sollen im weiteren Bahnhofumfeld Massnahmen umgesetzt werden, die den motorisierten Individualverkehr (MIV) grossräumig um den Bahnhof lenken und einen reibungslosen Betrieb des öffentlichen Verkehrs (ÖV) sowie des Fuss- und Veloverkehrs sichern. Die Verkehrsmassnahmen ZBB Stadt Bern sind Teil des Gesamtprojekts ZBB und sollen ebenfalls bis 2025 umgesetzt werden. Die Verkehrsmassnahmen schaffen direktere und komfortablere Verbindungen vom und zum Bahnhof Bern. Dies gilt insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr. Weiter wird im Zuge der Umsetzung der Verkehrsmassnahmen auch die Situation für Menschen mit Behinderung verbessert.

Die Vorprojekte zu den Verkehrsmassnahmen ZBB Stadt Bern liegen vor und werden vom 19. Februar bis 5. April 2019 in die öffentliche Mitwirkung gegeben. In Verbindung mit den Verkehrsmassnahmen ZBB Stadt Bern prüft die Stadt zudem den Bau einer unterirdischen Velostation unter dem Hirschengraben. Diese würde wesentlich dazu beitragen, das stark wachsende Bedürfnis nach Velobstellplätzen zu befriedigen und den Bahnhof auch für velofahrende Bahnkundinnen und -kunden attraktiv zugänglich zu machen. Die Velostation Hirschengraben ist deshalb – als Option – Teil

der öffentlichen Mitwirkung. In den Mitwirkungsunterlagen ist eine Variante der Personenpassage Hirschengraben mit und eine Variante ohne Velostation dargestellt.

Das vorliegende Kurzdossier enthält eine Zusammenfassung der wichtigsten Inhalte zu den Verkehrsmassnahmen ZBB Stadt Bern, zur Personenpassage Hirschengraben, zur Umgestaltung des Hirschengrabens sowie zur Option einer Velostation Hirschengraben. Es soll den Mitwirkenden ermöglichen, den Mitwirkungsfragebogen auszufüllen. Für differenziertere Stellungnahmen und/oder detailliertere Informationen steht ein umfangreiches Mitwirkungs-dossier zur Verfügung (siehe Kap. 2 und Anhang).

## **2 Die öffentliche Mitwirkung**

### **2.1 Hintergründe**

Die Stadt Bern stellt sicher, dass die Bevölkerung laufend und transparent über die Verkehrsmassnahmen ZBB informiert wird. Seit 2015 besteht eine Begleitgruppe mit Vertretungen aus Quartier- und Interessenorganisationen, Verbänden und politischen Parteien. Diese Begleitgruppe wird von der Stadt und anderen Projektpartnern regelmässig an Sitzungen über den Stand der Planung und Projektierung informiert und kann in diesem Rahmen Anliegen zuhanden der weiteren Projektentwicklung einbringen. Bei allen Massnahmen, die durch den Erlass eines so genannten Strassenplans bewilligt werden, ist die Mitwirkung gemäss Art. 58 des kantonalen Baugesetzes obligatorisch. Darunter fallen die Verkehrsmassnahmen ZBB Stadt Bern und die Option Velostation Hirschengraben, für welche am 19. Februar 2019 die öffentliche Mitwirkung gestartet wird.

### **2.2 Ablauf des Verfahrens**

Die öffentliche Mitwirkung zu den Verkehrsmassnahmen ZBB Stadt Bern und zur Velostation Hirschengraben dauert vom 19. Februar bis 5. April 2019. Während dieser Zeit können die Mitwirkungsunterlagen in der «Baustelle» beim Empfang des Tiefbauamts der Stadt Bern (Bundesgasse 38, Erdgeschoss. Öffnungszeiten: Mo-Do: 8-12/14-17 Uhr; Fr: 8-12/14-16 Uhr) oder über das Internet ([www.bern.ch/mitwirkungen](http://www.bern.ch/mitwirkungen)) eingesehen werden (Dossierübersicht siehe Anhang). Die Mitwirkungsfragebogen liegen in der «Baustelle» an der Bundesgasse 38 auf oder können online über die erwähnte Webseite ausgefüllt werden.

Die Projektverantwortlichen werten die Mitwirkungseingaben aus und halten die Ergebnisse bis Sommer 2019 in einem Mitwirkungsbericht fest. Dieser wird veröffentlicht und dem Kanton als Bewilligungsbehörde im nachfolgenden Strassenplanverfahren vorgelegt.

### 3 Die Bausteine der Verkehrsmassnahmen ZBB Stadt Bern

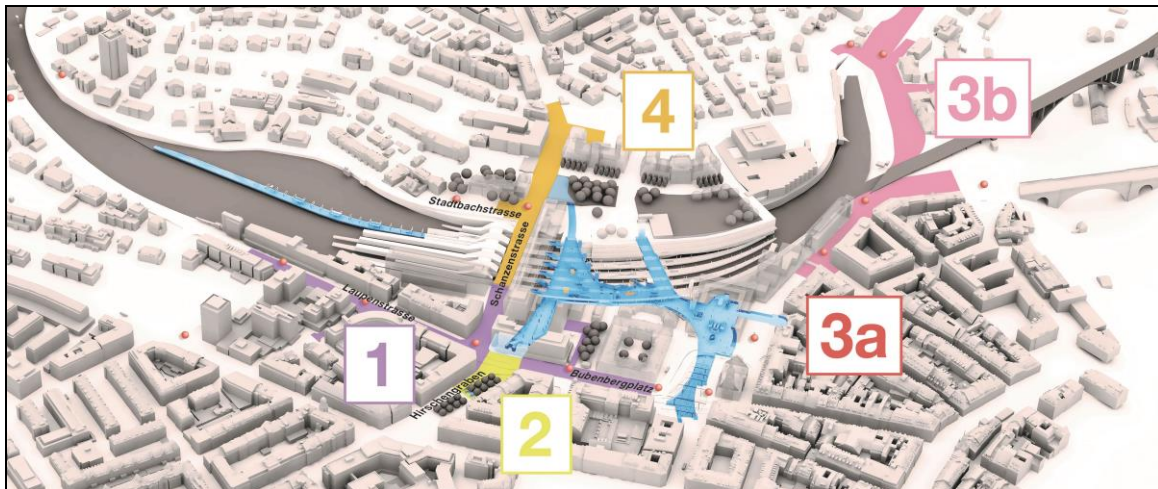


Abb. Nr. 1: Übersicht über die Verkehrsmassnahmen ZBB Stadt Bern. Blau dargestellt sind die Publikumsanlagen SBB (bestehend und neu)

Die Verkehrsmassnahmen ZBB Stadt Bern sind in Bausteine unterteilt. Um die angestrebten Ziele erreichen zu können, müssen alle Bausteine umgesetzt werden. Die einzelnen Bausteine umfassen folgende Projektinhalte:

- **Baustein 1:** Anpassungen im Umfeld des Zugangs Bubenberg (Bubenbergplatz, Laupenstrasse und Bogenschützenstrasse)
- **Baustein 2:** Personenpassage Hirschengraben vom neuen Bahnhofzugang Bubenberg (SBB) unter dem Bubenbergplatz hindurch bis zum Hirschengraben Nord sowie Umgestaltung Hirschengraben. In Verbindung mit der Personenpassage wird im Auftrag des Stadtrats der Bau einer unterirdischen Velostation als Option mitprojektiert. Für die Mitwirkung wird der Baustein 2 (Personenpassage Hirschengraben) deshalb mit einer Option Baustein 2+ (Personenpassage mit angeschlossener Velostation Hirschengraben) ergänzt.
- **Baustein 3:** Anpassungen an Lichtsignalanlagen und flankierende Massnahmen im weiteren Bahnhofumfeld.

Der *Baustein 3a* umfasst die allgemeine Verkehrslenkung, das Verkehrsmanagement sowie flankierende Verkehrsmassnahmen im Länggassquartier.

Der *Baustein 3b* umfasst bauliche und betriebliche Anpassungen im Bereich Henkerbrünli/Bollwerk.

- **Baustein 4:** Anpassungen im Umfeld des Zugangs Länggasse an der Schanzenstrasse.

Die Nummerierung dieser Bausteine ist im Verlauf der Projektbearbeitung entstanden. Sie wurde in der Vergangenheit in verschiedenen Vorlagen verwendet und der besseren Nachvollziehbarkeit halber unverändert beibehalten.

In den nachfolgenden Kapiteln werden die einzelnen Bausteine kurz beschrieben.



## 4 Personenpassage und Neugestaltung Hirschengraben (Baustein 2)

Der Baustein 2 beinhaltet die Personenpassage unter dem Bubenbergplatz vom Bubenbergzentrum zum Hirschengraben sowie die damit verbundene Umgestaltung des Hirschengrabens (Oberflächengestaltung von Fassade zu Fassade). In der Mitwirkung wird der Baustein 2 mit der Option für eine unterirdische Velostation Hirschengraben ergänzt (Baustein 2+). Wegen seiner zentralen Bedeutung für das Gesamtprojekt wird dieser Baustein zuerst beschrieben.

### 4.1 Personenpassage Hirschengraben

Bereits heute sind die Fussgängerübergänge beim Bubenbergplatz in Spitzenzeiten (Morgen und Abend) überlastet. Mit der Inbetriebnahme des neuen Bahnhofzugangs Bubenberg 2025 werden die Personenströme im Raum Bubenbergplatz und Hirschengraben stark ansteigen und danach weiter zunehmen. Gemäss Prognosen ist zwischen 2025 und 2035 in diesem Raum mit einer weiteren Zunahme des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs von ca. 15% zu rechnen. Rund die Hälfte der Nutzerinnen und Nutzer des Bahnhofs Bern werden den Bahnhof ab 2025 über den neuen Zugang betreten oder verlassen. Prognosen zufolge werden in der Abendspitze über 16'000 Personen pro Stunde den Bubenbergplatz queren, das sind rund 300 Personen pro Grünphase der Lichtsignalanlage. Nur mit oberirdischen Übergängen ist dieses Aufkommen nicht zu bewältigen, auch wenn die Verkehrsführung verändert und die Verkehrsmenge reduziert wird (siehe nachfolgende Kapitel). Simulationen haben dies bestätigt. Um die Passantenströme bewältigen zu können, muss deshalb eine unterirdische Personenpassage vom Bahnhof zum Hirschengraben realisiert werden. Mit der Passage können die angestrebten Qualitäts- und Sicherheitsziele für den Fussverkehr erreicht und die Konflikte zwischen ÖV, MIV sowie Fuss- und Veloverkehr beim Hirschengraben Nord reduziert werden. Der Standort des Aufgangs beim Hirschengraben wurde so gewählt, dass die Haltestellen direkt erreichbar sind. Dies bedingt eine Verschiebung des Bubenbergdenkmals und eine Neugestaltung des Hirschengrabens (s. Kap. 4.2).



Abb. Nr.2: Visualisierung Hirschengraben Nord, Ausgang Personenpassage

Modellberechnungen zeigen, dass ca. 40% der Passantinnen und Passanten die neue Personenpassage nutzen würden. Für die anderen 60% wird der Zebrastreifen vor dem neuen Zugang Bubenberg auf 16 Meter verbreitert, die Querungsdistanz durch einen Spurabbau deutlich verkürzt und die Lichtsignalanlage so angepasst, dass Passantinnen und Passanten den Bubenbergplatz in einer Grünphase queren können. Mit der Personenpassage Hirschengraben bestehen genügend Reserven, um auch die erwartete Zunahme der Passantenströme nach 2025 auffangen zu können.

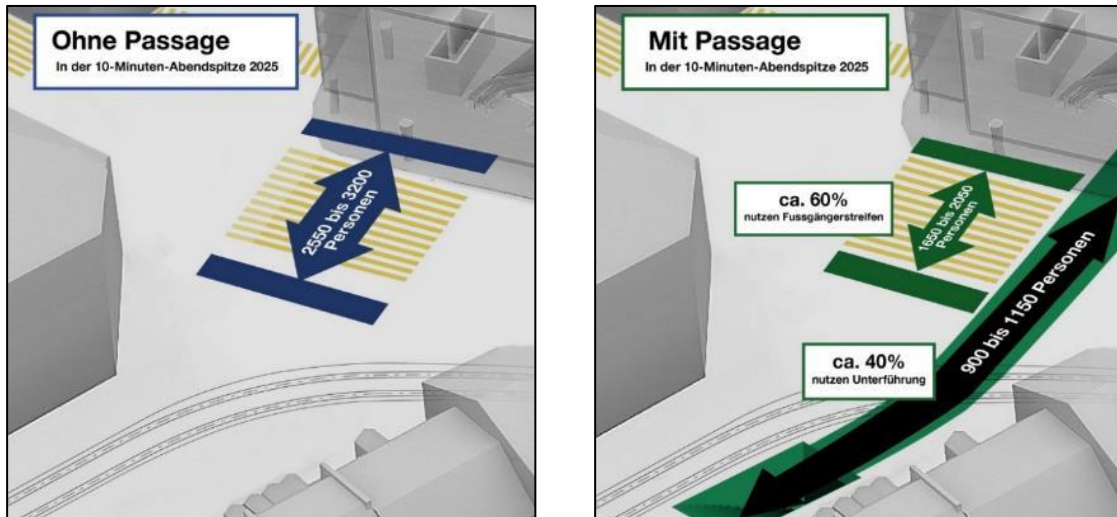


Abb. Nr. 3: Personenströme vor dem neuen Zugang Bubenberg mit und ohne Personenpassage.

Im Agglomerationsprogramm des Bundes der 3. Generation, über welches die Eidgenössischen Räte im Frühling 2019 abschliessend befinden werden, sind für die Passage inkl. Neugestaltung Hirschengraben (s. Kap. 4.2 unten) Kosten von 33.0 Mio. Franken (Kostengenauigkeit +/-20%) angemeldet. Es kann demnach mit substantziellen Beiträgen von Bund und Kanton gerechnet werden.

## 4.2 Umgestaltung Hirschengraben

Der Hirschengraben ist eine historische Anlage im Perimeter des UNESCO-Welterbes. Es ist bekannt, dass bei der Realisierung von unterirdischen Bauten im Bereich Hirschengraben und Bubenbergplatz mit bedeutenden archäologischen Funden zu rechnen ist. Deshalb wurde das vorliegende Projekt für die Personenpassage Hirschengraben (Baustein 2) und für die Option einer unterirdischen Velostation Hirschengraben (Baustein 2+; siehe Kap. 5) in einem sogenannt qualitätssichernden Verfahren erarbeitet: Neben den involvierten Amts- und Fachvorstehern der Stadt Bern, von BERNMOBIL und Energie Wasser Bern (ewb) wurden auch der Archäologische Dienst des Kantons Bern (AD), ein vom Bundesamt für Kultur (BAK) ernannter externer Experte zum Denkmalschutz sowie je ein externer Experte zu Städtebau, Freiraumplanung und Verkehr beigezogen. Im Verlauf der Projektierung fanden in dieser Zusammensetzung mehrere Workshops statt, an denen auch die Bürgergemeinde Bern und SBB Immobilien als Partner teilnahmen.

Bezüglich Standort des neuen Aufgangs der Personenpassage – er ist im Bereich Hirschengraben Nord geplant und bedingt die Verschiebung des Bubenbergdenkmals – herrschte im Workshopgremium Einigkeit: Das Gremium kam zum Schluss, dass das Denkmal dereinst auf den Bubenbergplatz gehört, also an seinen ursprünglichen Standort. Bis der Bubenbergplatz umgestaltet wird

(Zeitraum 2035ff), findet das Denkmal seinen Platz in der Mitte des Hirschengrabens. Der Sockel bleibt integraler Bestandteil des Denkmals.

Das Workshopgremium kam weiter zum Schluss, dass der neue Aufgang und die Umplatzierung des Denkmals eine Umgestaltung des gesamten Hirschengraben-Parks bedingen (siehe Abbildung Nr. 2). Der Hirschengraben soll weiterhin ein urbaner Ort mit Bäumen bleiben, die Bäume sind als Ordnungselement ein zentraler Bestandteil des Platzes. Zum Baumbestand im Hirschengraben ist anzumerken, dass die Kastanienbäume nicht der ursprünglichen Baumausstattung entsprechen; Kastanien haben an diesem Ort zunehmend Mühe mit dem Mikroklima, mit Schädlingen und Salzeintrag. Es ist deshalb eine Neubepflanzung mit Bäumen einer anderen, für den Standort geeigneten, klimaresistenten Art geplant. Vorgesehen ist eine robuste Baumart wie beispielsweise eine Lindensorte, die zudem dem historischen Zustand entspricht. Mit den notwendigen technischen Voraussetzungen (u.a. Baumgruben und automatischer Bewässerung) erhalten die neuen Bäume gute Voraussetzungen, um sich zu entwickeln, in die Höhe zu wachsen und lange bestehen zu können. Dies ist auch dann der Fall, wenn die optional geplante unterirdische Velostation realisiert wird. Der Abstand zwischen den parallel verlaufenden Baumachsen wird vergrössert, sodass für das Denkmal mehr Raum entsteht. Das Provisorium mit den Veloabstellplätzen im Hirschengraben soll – sofern eine Lösung für die Veloparkierung gefunden wird (siehe Kap. 5) - aufgehoben werden. Der Hirschengraben-Park bekäme mit der Umgestaltung eine neue Bedeutung: Er würde zum Ankunfts- und Aufenthaltsort und zu einer städtebaulich repräsentativen Adresse.

Der Zugang zu den neuen Publikumsanlagen SBB ist via Fussgängerquerung Bubenbergplatz und anschliessend mit dem Lift beim Bubenbergzentrum hindernisfrei möglich. Auch der hindernisfreie Zugang zur neuen Personenpassage ist gewährleistet – allerdings ist eine Bewilligung eines Lifts im Bereich des neuen Aufgangs der Personenpassage Hirschengraben aus denkmalpflegerischen, archäologischen und ortsbildlichen Überlegungen problematisch: Der Raum Hirschengraben ist gemäss Bundesinventar schützenswerter Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung. Deshalb wurde – im Sinne einer Kompromisslösung – ein Lift auf der Seite Hirschengraben Ost geplant, unmittelbar bei der Bushaltestelle der Linien 10, 17, 19 und 30: Von hier aus kann die Personenpassage Hirschengraben hindernisfrei erreicht bzw. verlassen werden.

### **4.3 Beurteilung durch die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege (EKD)**

Ende 2017 hatte die Stadt Bern (Denkmalpflege) die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege (EKD) um ihre Einschätzung zu den Plänen der Stadt gebeten. In ihrem Gutachten vom 27. September 2018, welches sich allerdings nicht auf das im Workshopverfahren erarbeitete Mitwirkungsprojekt (siehe Kap. 4.2), sondern auf frühere Planungsgrundlagen bezieht, hält die EKD fest, dass das Vorhaben «Personenpassage Hirschengraben» aus denkmalpflegerischen, archäologischen und ortsbildlichen Überlegungen als schwere Beeinträchtigung des geschützten Hirschengraben-Ensembles zu beurteilen sei. Die Realisierung der Passage ist für die EKD aber denkbar, wenn die Planung der Personenunterführung so angepasst wird, dass eine Zerstörung der archäologischen Zeugen unter dem Boden so weit wie möglich vermieden werden kann. Entsprechende Projektoptimierungen wurden im Workshopverfahren vorgenommen und sind weiter in Prüfung. Laut EKD kann auch die integrale Versetzung des Bubenbergdenkmals im Hirschengraben geprüft werden. Sollte sie unumgänglich sein, empfiehlt die Kommission – wie nun konkret geplant – einen Standort entlang der Mittelachse des Hirschengrabens.

## **5 Personenpassage Hirschengraben mit Option Velostation (Baustein 2+)**

### **5.1 Erfordernis eines ausreichenden Veloparkierangebots**

Das heutige Angebot an Veloabstellplätzen im Bahnhofumfeld liegt deutlich unter der Nachfrage. Velozählungen vom September 2018 haben ergeben, dass insbesondere an den Standorten Schanzenstrasse, Hirschengraben und Bollwerk oberirdisch eine Überbelegung von bis zu 260% verzeichnet wird. Der Hirschengraben kann heute nicht mehr als Platz für die Bevölkerung genutzt werden, weil er von parkierten Velos überstellt ist. Diese Situation ist unbefriedigend. Ein ausreichendes Veloabstellangebot ist Teil der guten Erreichbarkeit des Bahnhofs. Der massive Ausbau des Veloabstellangebots im Bahnhofumfeld ist deshalb ein Ziel des Gemeinderats und auch vom Stadtrat bereits mehrfach gewünscht worden. Im Stadtentwicklungskonzept (STEK) 2016, Vertiefungsbericht Mobilität, ist als Ziel festgelegt, im Bahnhofumfeld ein Angebot von 10'000 Veloabstellplätzen bereitzustellen. Zum angestrebten Ausbau des Abstellplatzangebots im Bahnhofumfeld wird gegenwärtig ein Gesamtkonzept erarbeitet und voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2019 dem Stadtrat vorgelegt. Aktuell steht nicht einmal die Hälfte der angestrebten Anzahl Abstellplätze zur Verfügung. Ein Angebotsausbau in dieser Grössenordnung ist nur mit neuen, unterirdischen Velostationen zu erreichen.

Beim Ausbau des Veloabstellangebots ist jedoch nicht nur die Anzahl Plätze entscheidend, sondern vor allem auch deren Lage und Zufahrtswege. Es werden drei Zufahrtssektoren zum Bahnhof unterschieden: Sektor Nord (Zufahrt aus dem Länggassquartier), Sektor Ost (Zufahrt über das Bollwerk aus Richtung Lorrainebrücke, Neubrückstrasse und Obere Altstadt Nord) und Sektor Süd-West (übrige Zufahrtsrichtungen mit Einfallsachsen Effingerstrasse, Monbijoustrasse und Bundesgasse inkl. Obere Altstadt Süd). Ein ausreichendes Angebot im Sektor Süd-West ist deshalb von grosser Bedeutung, weil so verhindert werden kann, dass Velofahrende aus Süd-West den – ohnehin bereits stark belasteten – Bubenbergplatz überqueren müssen, um zu einem Veloabstellplatz zu gelangen.

### **5.2 Personenpassage als Chance für eine neue Velostation Hirschengraben**

Durch den Bau der neuen Personenpassage Hirschengraben (Baustein 2) ergibt sich die Chance, direkt an die Passage anschliessend eine unterirdische Velostation unter dem Hirschengraben zu realisieren. Im April 2018 hat der Stadtrat den Gemeinderat beauftragt, im Hirschengraben in Verbindung mit der Personenpassage eine solche Velostation zu planen. Die Velostation Hirschengraben ist ein bedeutungsvolles Element des erwähnten Gesamtkonzepts zum Veloabstellangebot. Mit der Realisierung könnten rund 3'000 neue, attraktiv gelegene Abstellplätze angeboten werden. Damit würde eine grosse Anzahl Veloparkplätze im Sektor Süd-West realisiert, für welchen im Gesamtkonzept ein Bedarf von 4'200 Veloabstellplätzen errechnet wurde. Die Veloparkierung im Hirschengraben könnte aufgehoben und damit Platz geschaffen werden für die Passantinnen und Passanten, welche nach Eröffnung des neuen Bahnhofzugangs Bubenberg im Jahr 2025 in den Hirschengraben strömen. Die Zufahrt zur neuen Velostation ist im Hirschengraben Süd vorgesehen, dort, wo heute der Widmann-Brunnen steht. Für ihn müsste ein neuer Standort gefunden werden, entsprechende Abklärungen sind im Gang. Über die Personenpassage Hirschengraben besteht eine direkte Verbindung von und zum Bahnhof, was ein zeitgemässes Angebot von Bahnhof-Veloabstellplätzen gewährleistet.





Abb. Nr. 4: Visualisierung Hirschengraben Süd, Eingang Velostation



Abb. Nr. 5: Visualisierung unterirdische Velostation Hirschengraben

Die Kosten für die Velostation Hirschengraben werden auf 33 Mio. Franken geschätzt (Kostengenauigkeit +/-30%). Davon werden nach heutigem Stand knapp 25 Mio. Franken von Bund, Kanton und Stadt gemeinsam finanziert (Agglomerationsprogramm des Bundes, 1. Generation); für die Mitfinanzierung der Restkosten wird sich die Stadt Bern um weitere Unterstützung bemühen (Agglomerationsprogramm, 4. Generation).

### 5.3 Beurteilung durch die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege (EKD)

Die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege (EKD) steht der unterirdischen Velostation im Perimeter des Hirschengrabens sehr kritisch gegenüber. In ihrem Gutachten vom 27. September 2018, welches sich allerdings auch in diesem Punkt nicht auf das im Workshopverfahren erarbeitete Mitwirkungsprojekt, sondern auf frühere Planungsgrundlagen bezieht, hält die EKD fest, auf die unterirdische Velostation Hirschengraben sei zu verzichten. Die Unterhöhlung des Platzes verletze die Authentizität des Denkmals «Hirschengraben», zerstöre darüber hinaus archäologische Strukturen und beeinträchtige die Bepflanzung schwerwiegend. Die EKD empfiehlt, für die Velostation einen alternativen Standort ausserhalb des Hirschengrabens zu suchen. Weiter spricht sich die Kommission für den Erhalt des Widmann-Brunnens an seinem heutigen Standort aus.



Abb. Nr. 6: Visualisierung Hirschengraben Süd ohne Velostation Hirschengraben (mit Widmann-Brunnen)

### 5.4 Velostation Hirschengraben als Option

Aufgrund der dargelegten Haltung der EKD und der damit verbundenen Risiken bezüglich Bewilligungsfähigkeit wird die Velostation Hirschengraben in der vorliegenden Mitwirkung als mögliche Option aufgelegt. Anders gesagt: Die Mitwirkungsunterlagen enthalten eine Variante «Personenpassage Hirschengraben ohne Velostation» (Baustein 2) und eine Variante «Personenpassage Hirschengraben mit Velostation» (Baustein 2+). Da eine zusätzliche Velostation unabdingbar ist, um die steigende Nachfrage nach Veloparkiermöglichkeiten im südwestlichen Umfeld des Bahnhofs befriedigen zu können, sucht die Stadt Bern – mit offenem Ausgang – intensiv nach einer geeigneten Alternative im fraglichen Perimeter. Diese Untersuchung erfolgt bis Mitte 2019. Parallel ist die Stadt Bern mit der EKD respektive dem Bundesamt für Kultur (BAK) im Gespräch, um eine bewilligungsfähige Lösung für die Velostation Hirschengraben zu finden.

Kann die Velostation Hirschengraben oder eine vergleichbare Alternative gebaut werden, können die heute im Hirschengraben bestehenden Veloabstellplätze aufgehoben werden. Ist keine solche Velostation realisierbar, ist davon auszugehen, dass im Hirschengraben auch künftig Velos parkiert werden müssen.



## 6 Neue Verkehrsorganisation im Umfeld Zugang Bubenbergplatz (Baustein 1) und im Umfeld Zugang Länggasse (Baustein 4)

### 6.1 Übersicht

Bis 2025 realisiert die SBB zwei neue Bahnhofzugänge: zum einen den zweiten Hauptzugang beim heutigen Zentrum Bubenberg am Bubenbergplatz, welcher in Kapitel 4 ausführlich thematisiert ist. Zum anderen realisiert die SBB zwischen dem PostParc und dem ehemaligen SBB-Hauptsitz den neuen Zugang Länggasse und eine neue Velostation. Mehrere Lifte werden zur neuen (unterirdischen) Passage Mitte führen, von wo aus die Perrons des Fernverkehrs und der S-Bahn in der bestehenden Perronhalle sowie der neue RBS-Bahnhof erschlossen werden. Der Ausgang aus der heutigen Hauptpassage auf die Grosse Schanze bleibt bestehen.

Damit die zukünftigen Passantenströme rasch und sicher zu- und weggeführt werden können, muss die Verkehrssituation im Umfeld des Zugangs Bubenberg und des Zugangs Länggasse zwingend angepasst und müssen weitere flankierende Verkehrsmassnahmen in den angrenzenden Stadtquartieren umgesetzt werden. Die Verkehrsmassnahmen im Umfeld Zugang Bubenberg (Baustein 1) und die Verkehrsmassnahmen im Umfeld Zugang Länggasse (Baustein 4) werden nachfolgend gemeinsam behandelt, da sie teilweise miteinander verknüpft sind. Die weiteren flankierenden Verkehrsmassnahmen (Baustein 3a und 3b) werden in den Kapiteln 7 und 8 behandelt.

### 6.2 Umfeld Zugang Bubenberg (Baustein 1)

Die Verkehrsmassnahmen im Umfeld Zugang Bubenberg setzen die in Kapitel 4 ausführlich beschriebene Personenpassage voraus und bauen auf diese auf.



Abb. Nr. 7: Visualisierung Bubenbergplatz mit Zugang Bubenberg aus Sicht Hirschengraben Nord

Beim Knoten Bubenberglplatz – Laupenstrasse – Schanzenstrasse sind insbesondere folgende Anpassungen notwendig, damit er den künftigen Bedürfnissen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden rund um den Bahnhof Bern entspricht:

(1) **Vereinfachung des Knotens / Einschränkung der Abbiegebeziehungen:** Abbiegeverbote für den MIV von der Laupenstrasse und vom Bubenberglplatz in die Schanzenstrasse und – während der Hauptverkehrszeiten – von der Schanzenstrasse auf den Bubenberglplatz (siehe Abbildung Nr. 8). Von diesen Einschränkungen sind der ÖV und der Veloverkehr nicht betroffen. Die Einschränkungen sind notwendig, damit für den Fuss- und Veloverkehr mehr Platz und längere Grünzeiten bei den Lichtsignalanlagen zur Verfügung stehen und der ÖV an den Lichtsignalanlagen mit der gewünscht hohen Priorität berücksichtigt werden kann.

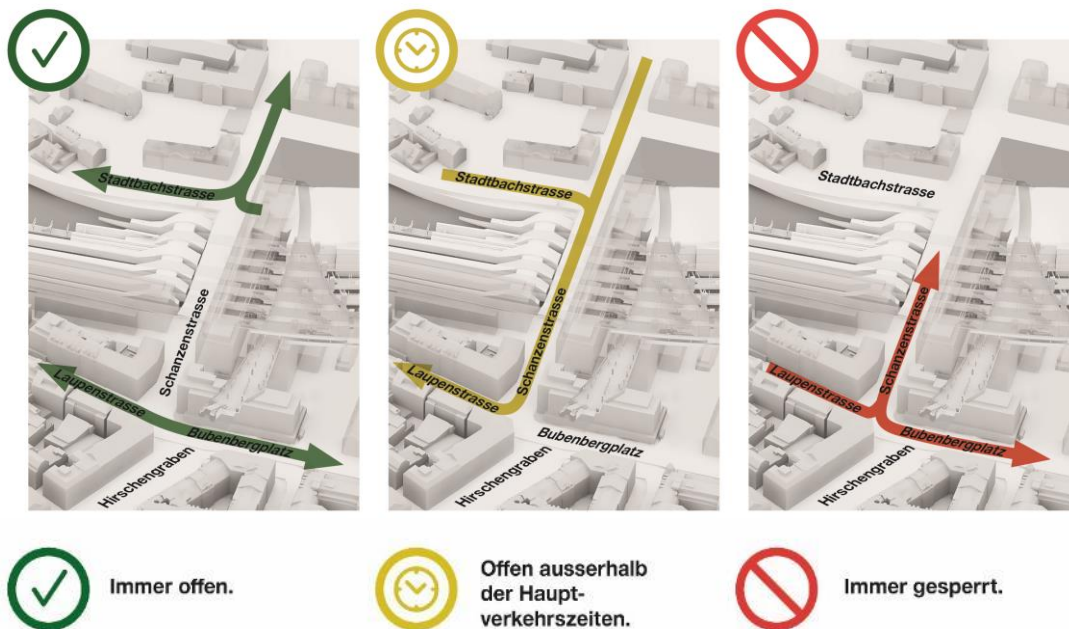


Abb. Nr. 8: Neue Abbiegebeziehungen Laupenstrasse / Bubenberglplatz / Schanzenstrasse

(2) **Vergrosserung der Fussverkehrsflächen / hindernisfreie Bushaltestellen:** Ausbau der Zirkulationsflächen und Warteräume an den Bushaltestellen und bei den Querungsstellen für den Fussverkehr. Die Bushaltestellen werden so angeordnet, dass sie den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes entsprechen und dass künftig auf der Linie 12 Doppelgelenktrolleybusse eingesetzt werden können.

(3) **Durchgängige Radstreifen / Vergrosserung Velowarteräume:** Auf der Laupenstrasse, dem Bubenberglplatz und der Schanzenstrasse werden für den Veloverkehr durchgängige Radstreifen sowie vergrösserte Wartebereiche geschaffen. Zum Beispiel wird im Mittelbereich des Bubenberglplatzes ein Warteraum für den Veloverkehr zwischen Schwanengasse und Bogenschützenstrasse geschaffen.



(4) **Bogenschützenstrasse:** Das Einbahnregime in der Bogenschützenstrasse wird gegenüber heute gedreht: Die Einfahrt erfolgt neu über den Bubenbergplatz und ist nur aus Richtung Bahnhofplatz möglich. Die Ausfahrt führt auf die Schanzenstrasse/Schanzenbrücke Richtung Länggasse. Die Zufahrt ist nur dem berechtigten Verkehr (Zubringerdienst) gestattet. Der Veloverkehr ist von diesen Einschränkungen nicht betroffen.

(5) **Seilerstrasse:** Die Seilerstrasse wird für den MIV durchgehend als Einbahnstrasse betrieben, mit Fahrtrichtung von der Laupenstrasse zur Effingerstrasse. Davon betroffen ist der Verkehr aus der Maulbeerstrasse und aus dem City-West-Parking. Der Veloverkehr wird in beiden Fahrrichtungen zugelassen.

In den nachfolgenden Abbildungen sind die wichtigsten Veränderungen im Umfeld des Zugangs Bubenberg ersichtlich.

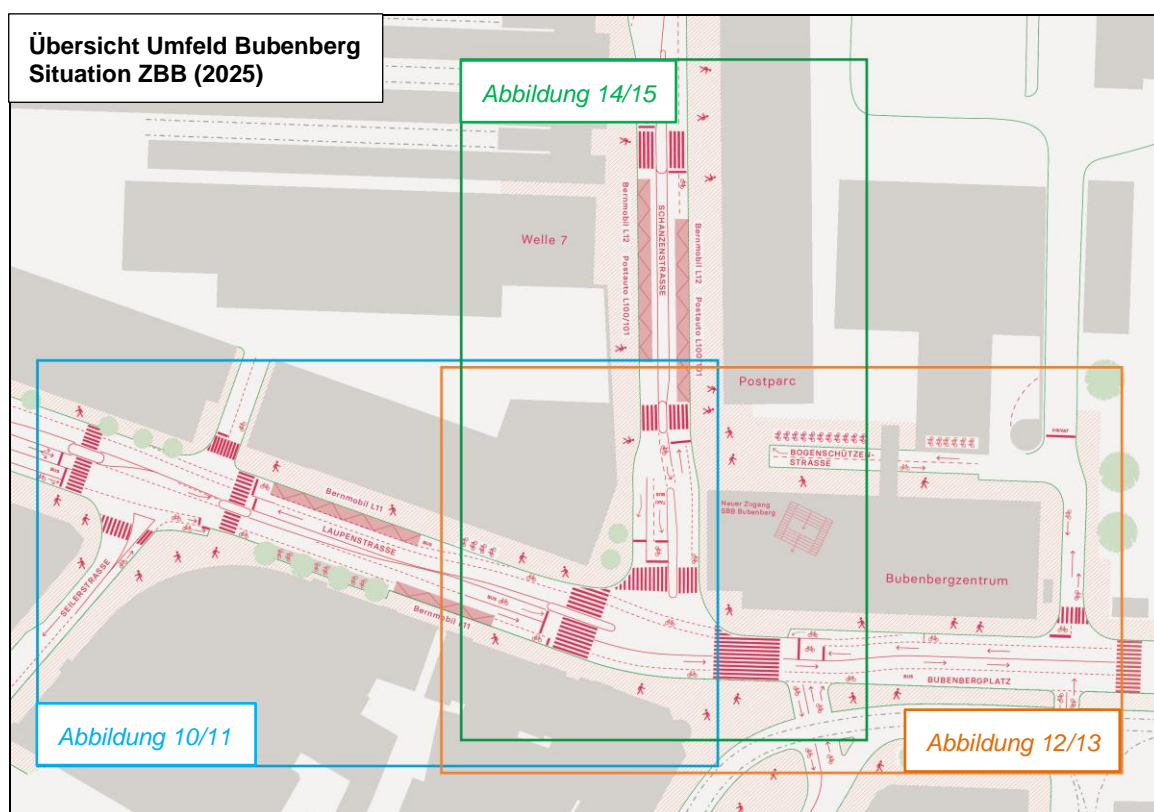


Abb.Nr. 9: Übersichtsplan Situation ZBB (2025) Laupenstrasse, Bubenbergplatz, Schanzenstrasse Süd

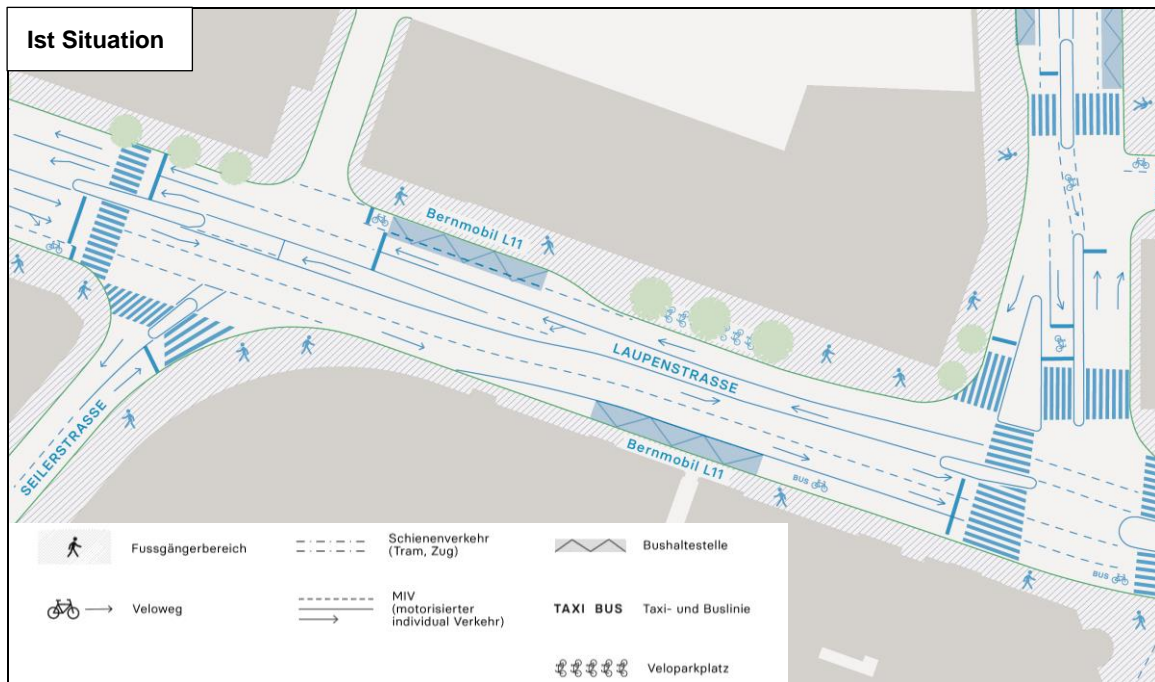


Abb.Nr. 10: Ist Situation Laupenstrasse

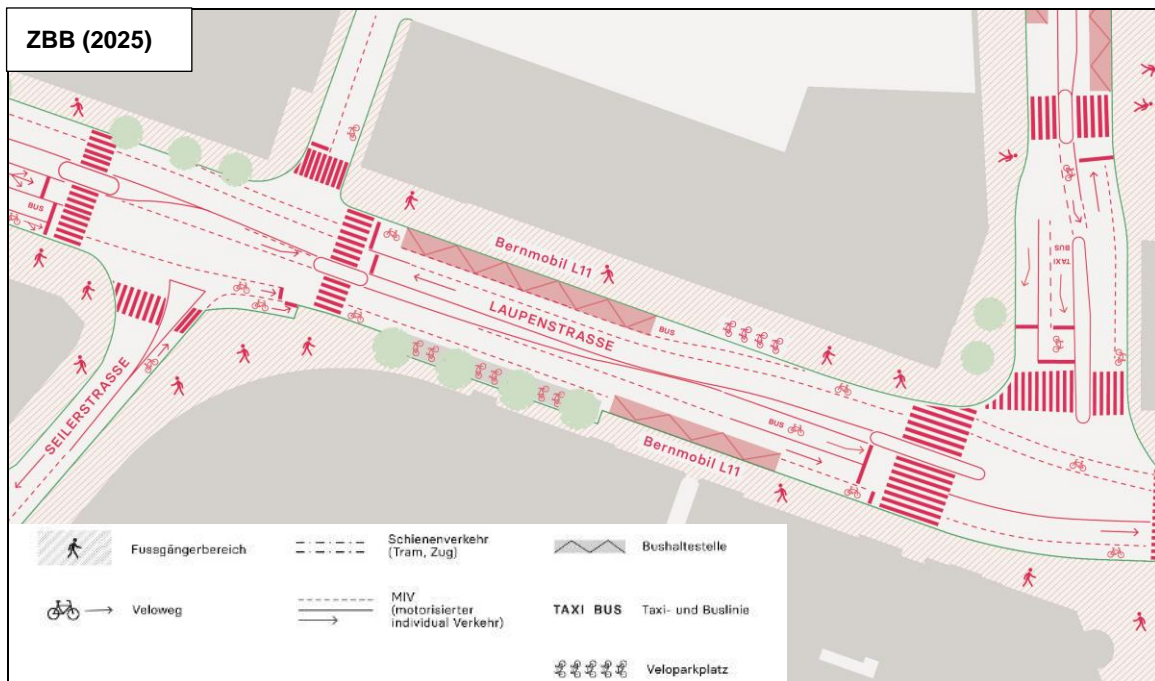


Abb. Nr. 11: Situation ZBB (2025) Laupenstrasse: Neue Fahrspuraufteilung, Vergrößerung Fussverkehrsflächen, Hindernisfreie Bushaltestelle, Durchgängige Radstreifen/Vergrößerung Velowarträume, Seilerstrasse als Einbahnstrasse (MIV)

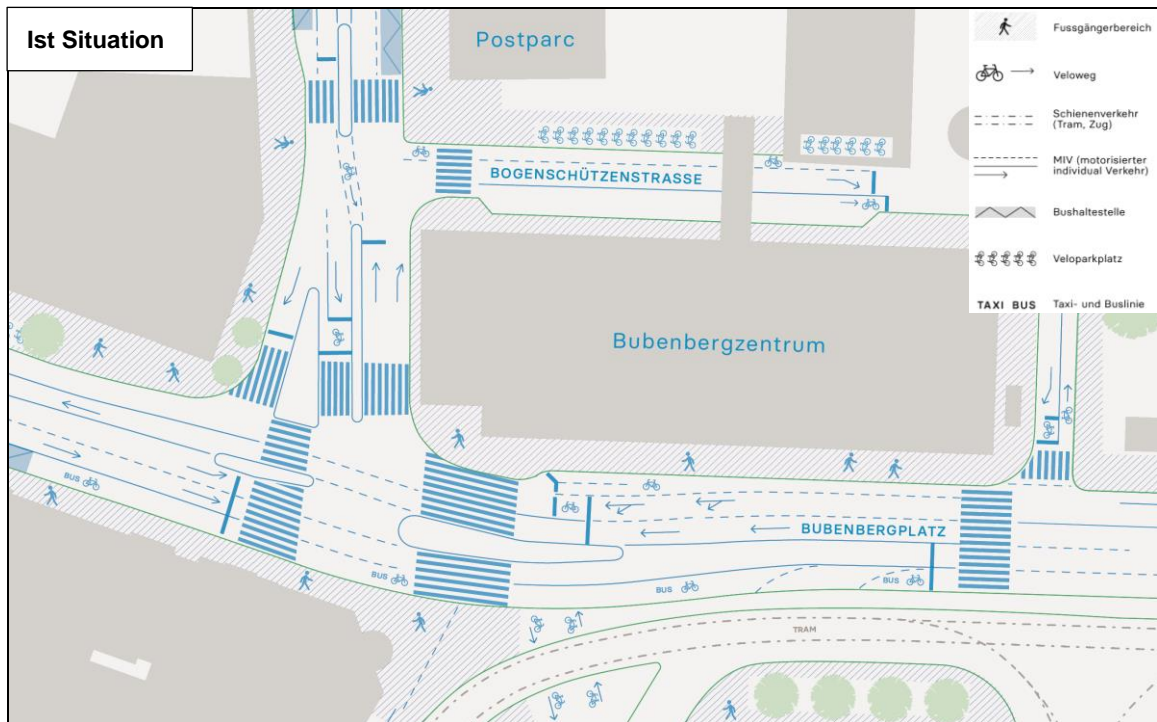


Abb.Nr. 12: Ist-Situation Bubenbergplatz

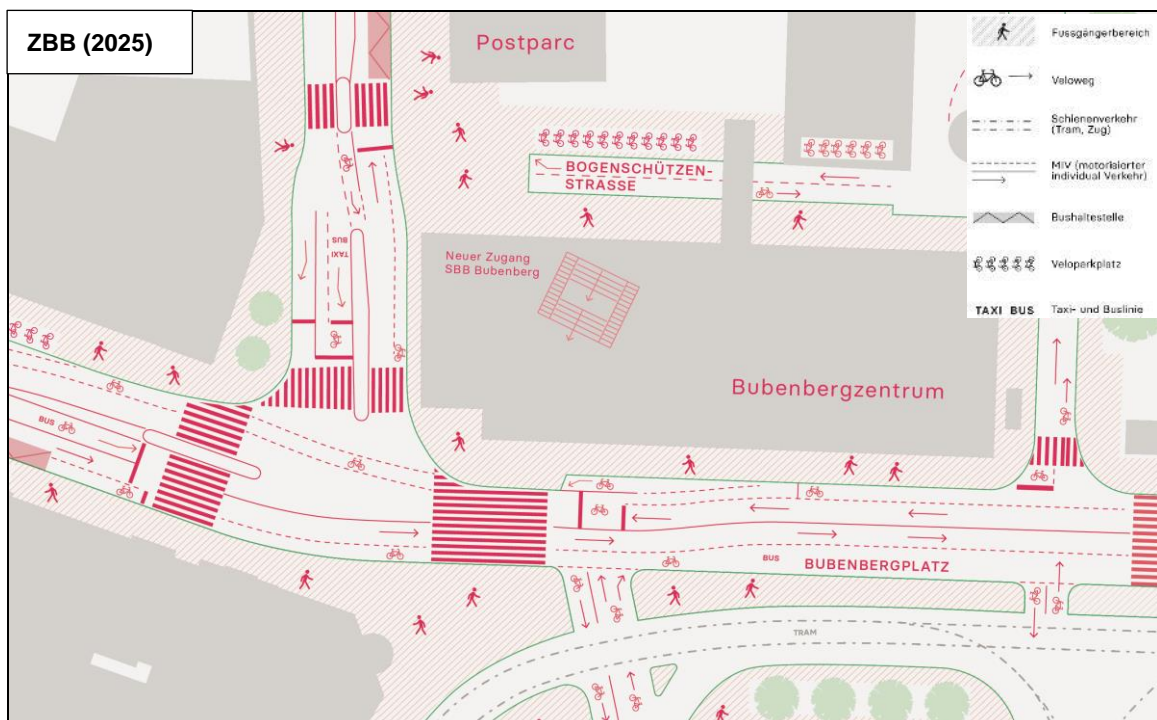


Abb. Nr. 13: Situation ZBB (2025) Bubenbergplatz: Neue Fahrspuraufteilung, Vergrößerung Fussverkehrsflächen, durchgängige Radstreifen / Vergrößerung Velowarteräume



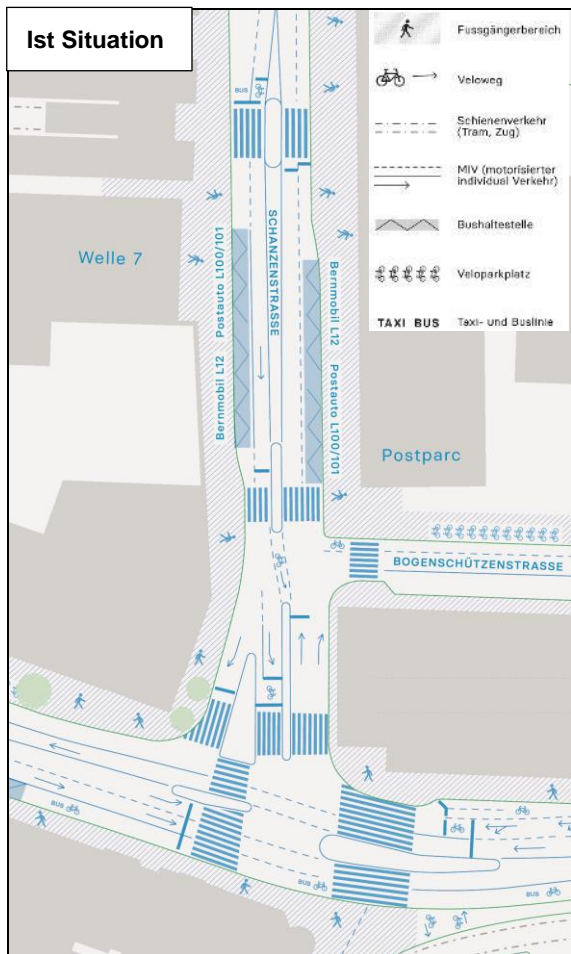


Abb. Nr. 14: Ist Situation Schanzenstrasse Süd

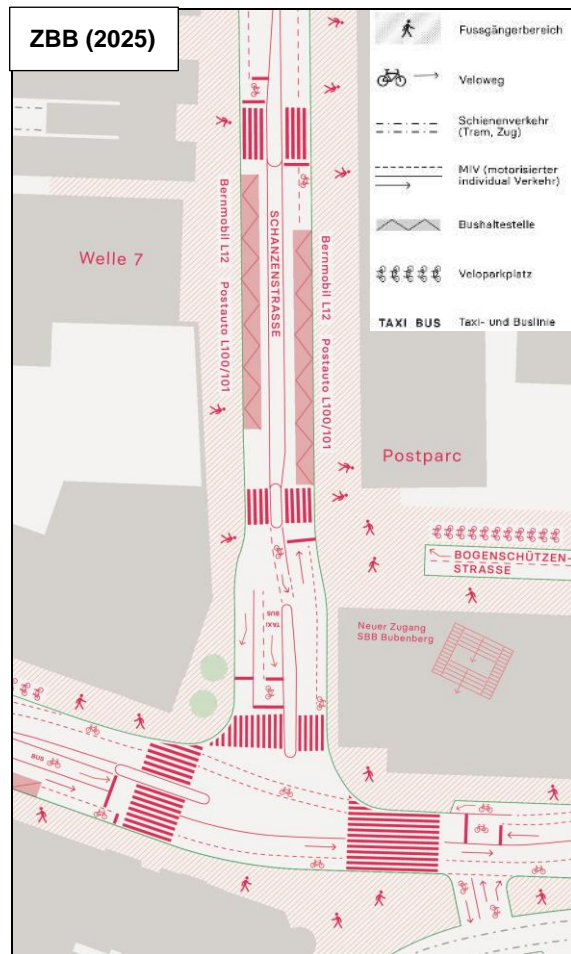


Abb. Nr. 15: Situation ZBB (2025) Schanzenstrasse Süd  
 Neue Fahrspuraufteilung, Vergrößerung Fussverkehrsflächen, Hindernisfreie Bushaltestelle, Durchgängige Radstreifen / Vergrößerung Velowarträume

Im Agglomerationsprogramm des Bundes (3. Generation) sind für die Massnahmen im Umfeld Zugang Bubenberg (Baustein 1) Kosten von 3.5 Mio. Franken (Kostengenauigkeit +/-20%) angemeldet. Es kann also auch hier mit substanziellen Beiträgen von Bund und Kanton gerechnet werden.

### 6.3 Umfeld Zugang Länggasse (Baustein 4)

Im Umfeld des Zugangs Länggasse werden die Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr verbessert, eine sichere Zu- und Wegfahrt zur neuen Velostation wird erstellt und die Verkehrsführung bzw. die Lichtsignalanlage so angepasst, dass zu Spitzenzeiten die Zufahrt des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in Richtung Bubenbergplatz unterbunden werden kann. Ergänzend dazu werden die Bushaltestellen beim Obergericht optimiert. Die Zu- und Wegführung der Personenströme und die attraktive Gestaltung des Umfelds des Zugangs Länggasse ist Teil des Projekts der SBB.

In den nachfolgenden Abbildungen sind die wichtigsten Veränderungen der Verkehrsorganisation im Umfeld des neuen Bahnhofzugangs Länggasse ersichtlich.



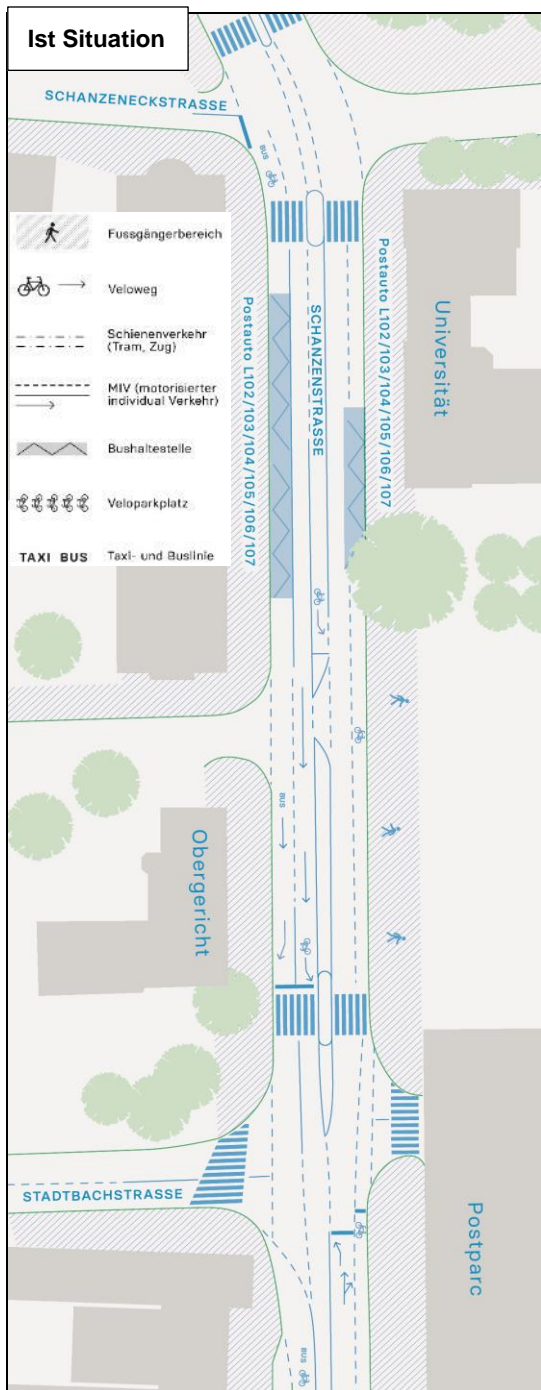


Abb. Nr. 16: Ist Situation

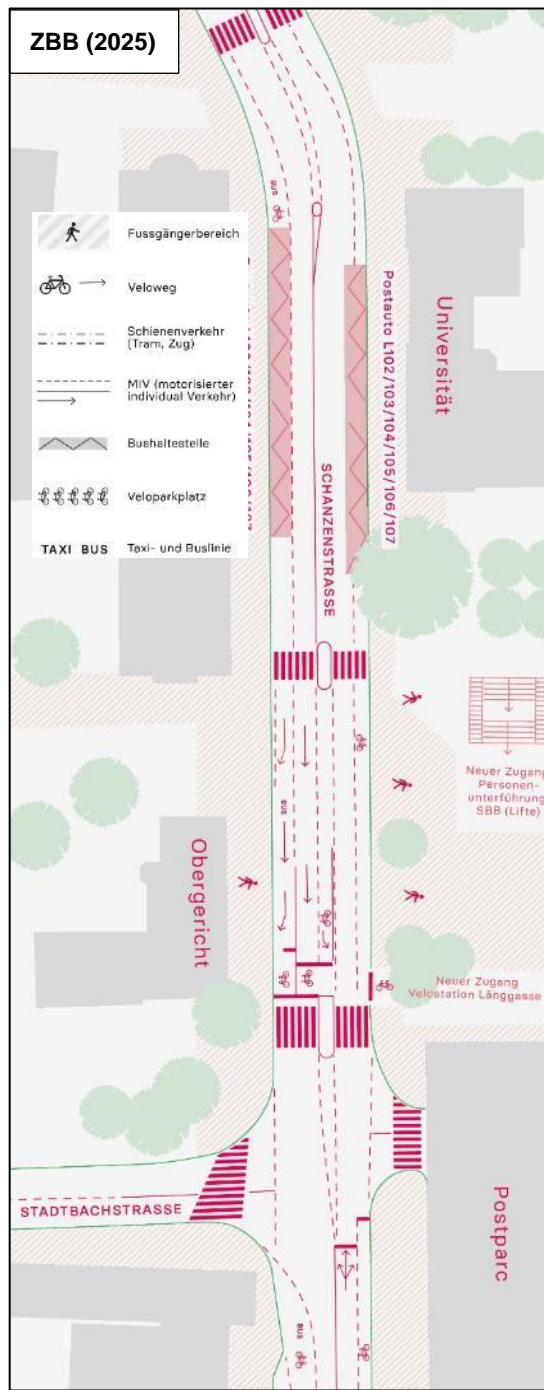


Abb. Nr. 17: ZBB (2025) Schanzenstrasse Nord: Vergrößerung Fussverkehrsflächen, Hindernisfreie Bushaltestelle, Zufahrt Velostation

Die Massnahmen im Umfeld Zugang Länggasse (Baustein 4) werden erst nach Abschluss der SBB-Bauarbeiten (ab ca. 2027) realisiert. Die Kosten von ca. 3,5 Mio. Franken (Kostengenauigkeit +/- 20%) sind daher im Agglomerationsprogramm des Bundes (3. Generation) erst als sogenannte B-Massnahme aufgeführt. Die Massnahmen können im nächsten Agglomerationsprogramm zur Mitfinanzierung angemeldet werden. Es kann mit Beiträgen von Bund und Kanton gerechnet werden.

## 7 Verkehrslenkung, Verkehrsmanagement (Baustein 3a)

### 7.1 Grundprinzip und Massnahmen

Mit der Inbetriebnahme des neuen Zugangs Bubenberg 2025 werden die Personenströme im Raum Bubenbergplatz/Hirschengraben massiv zunehmen. Damit diese rasch und sicher zu- und weggeführt werden können, muss die Verkehrssituation im Umfeld der Zugänge neu organisiert (vgl. dazu die vorstehenden Kapitel) und die Lenkung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) mit entsprechenden Massnahmen auch im weiteren Bahnhofumfeld angepasst werden (Verkehrslenkung / Verkehrsmanagement).

In einem Betriebskonzept wurde geklärt, wie der Verkehr in diesem weiteren Bahnhofumfeld künftig organisiert werden soll und welche Massnahmen für diese Neuorganisation erforderlich sind. Eine wichtige Vorgabe war der Auftrag des Stadtrats vom April 2016, die Verkehrsmassnahmen so zu gestalten, dass der MIV auf dem Bubenbergplatz mindestens halbiert wird. Diese Verkehrsabnahme ist notwendig, damit die künftige Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems im Umfeld des Bahnhofs und des Bubenbergplatzes – insbesondere die Betriebsstabilität des städtischen ÖV und die Bewältigung der stark wachsenden Passanten- und Veloströme – jederzeit sichergestellt ist.

Dass der neue Bahnhofzugang Bubenberg *«eine erhebliche Verkehrsreduktion und Anpassungen am Verkehrssystem»* erfordert, und dass damit *«Auswirkungen auf die Kapazität der Bahnhofachse für den MIV (...) unausweichlich sind»*, wurde im Übrigen bereits in der seinerzeitigen Abstimmungsbotschaft zur *«Initiative für einen autofreien Bahnhofplatz»* dargelegt (Abstimmung vom 27. September 2009).

Tatsache ist, dass der über den Bahnhofplatz fliessende MIV in den vergangenen Jahren stetig abgenommen hat (1990: 30'000 Fahrzeuge/Tag; 2015: 15'600 Fahrzeuge/Tag). Das Grundprinzip, um die für das Bahnhofsprojekt erforderliche (weitere) Abnahme des MIV zu erreichen, besteht darin, den privaten Motorfahrzeugverkehr bei den Zufahrten zum Bahnhof zu dosieren und auf weniger belastete oder weniger sensible Umleitungsrouten zu lenken. Dies betrifft einerseits die innere Umleitungsrouten (Kleine Westtangente – Stadtbachstrasse) und andererseits die beiden äusseren Umleitungsrouten (Bremgartenstrasse und Autobahn).

Dabei ist klar, dass das Länggassquartier zusätzlich vor Mehrverkehr geschützt werden muss (siehe Kap. 7.3 hinten). Als „Nebeneffekt“ werden die Massnahmen zudem dazu beitragen, dass für Wege zum Bahnhof und für Wege im Bahnhofsumfeld der ÖV und der Veloverkehr zeitliche Vorteile erhalten und diese Verkehrsmittel bei diesen Wegebeziehungen (noch) attraktiver werden.

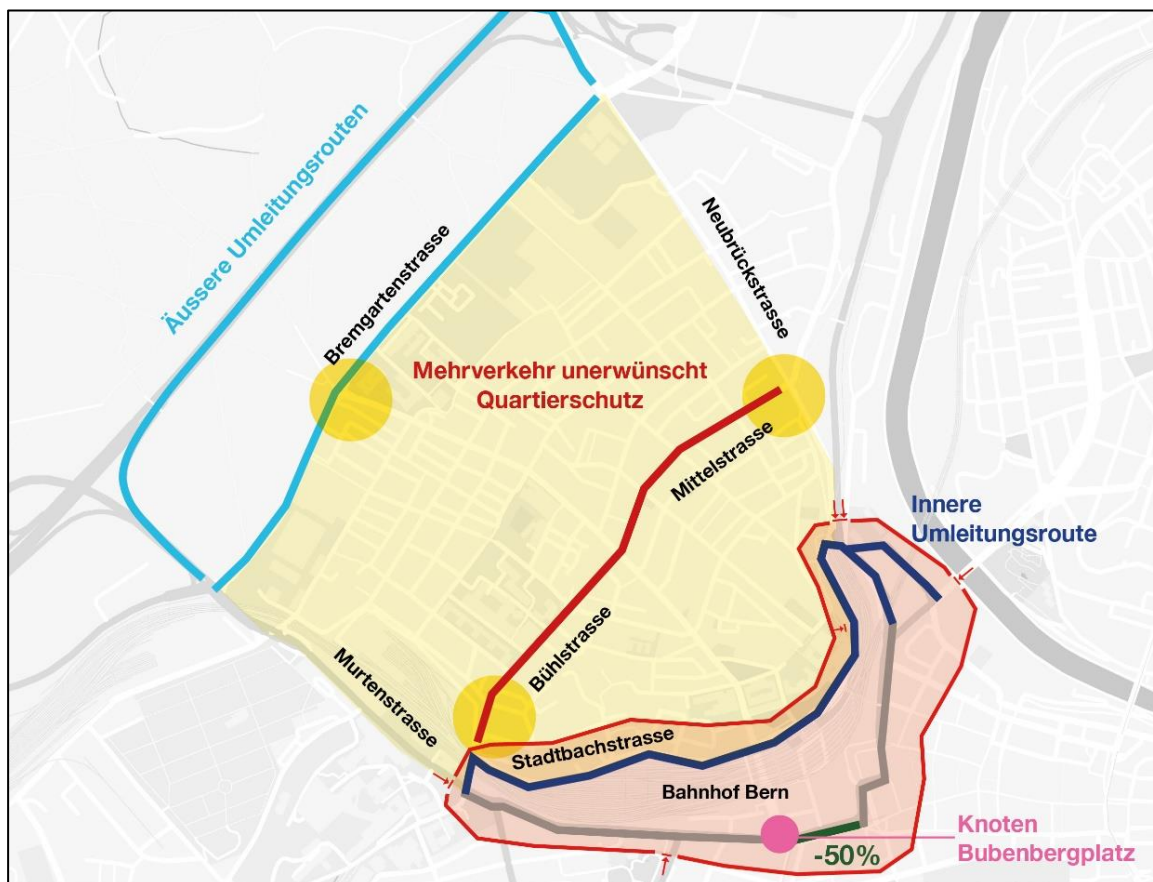


Abb. Nr. 18: Verkehrslenkung / Umleitungsrouten / Quartierschutz Länggasse

Zu den – bereits beschriebenen – wichtigsten betrieblichen Verkehrsmassnahmen *im Umfeld des Zugangs Bubenberg* gehören:

- Generelle MIV-Abbiegeverbote am Knoten Bubenbergplatz (Baustein 1; siehe Kap. 6.2). Als einzige MIV-Abbiegebeziehung ist die Verbindung Schanzenstrasse – Laupenstrasse zugelassen.
- Führung der Passantenströme zwischen Zugang Bubenberg und Hirschengraben auf zwei Ebenen (ober- und unterirdisch) zur Entlastung der Fussgängerflächen (Baustein 2; siehe Kap. 4).
- Sperrung Schanzenbrücke für den MIV in Richtung Bubenbergplatz während der Hauptverkehrszeiten (Baustein 3a)

Zu den betrieblichen Verkehrsmassnahmen *im weiteren Bahnhofumfeld* gehören:

- Diverse Verkehrslenkungs- und Verkehrsmanagementmassnahmen an Lichtsignalanlagen im Kernperimeter und an dessen Eintrittsstellen (Priorisierung des Langsam- und des öffentlichen Verkehrs; längere Grünzeiten für FussgängerInnen, Massnahmen zugunsten der Behindertengerechtigkeit etc.; Baustein 3a).
- Zwingendes Rechtsabbiegen von der Laupenstrasse stadteinwärts in die Belpstrasse (Unterbinden MIV-Durchfahrt vom Inselplatz Richtung Bubenbergplatz; Baustein 3a)
- Flankierende Massnahmen zum Schutz des Länggassquartiers (siehe Kap. 7.3)

- Einführung von Bus- und Velo-Gegenverkehr auf der Neubrücke zwischen Bollwerk und Knoten Henkerbrünnli (Baustein 3b, siehe Kap. 8)

Mit diesen betrieblichen Massnahmen lässt sich das MIV-Aufkommen auf dem Bubenbergplatz von heute 15'600 Fahrzeugen pro Werktag um über 50% auf 5'900 Fahrzeuge im Jahr 2025 reduzieren (-62%). Wichtig zu wissen ist dabei, dass die Reduktion des Autoverkehrs, wie bereits ausgeführt, dem langjährigen Trend entspricht: Im Jahr 1990 betrug der durchschnittliche Tagesverkehr auf dem Bubenbergplatz noch rund 30'000 Motorfahrzeuge. Auch in Zukunft sind diverse Massnahmen geplant, die gesamtstädtisch und spezifisch im Raum Bahnhof eine Abnahme des MIV-Aufkommens begünstigen und den Abnahmetrend beim MIV (-3% pro Jahr) verstärkt fortschreiben. Alleine dadurch reduziert sich die MIV-Belastung bis ins Jahr 2025 auf dem Bubenbergplatz auf einen durchschnittlichen Tagesverkehr von 8'600 Fahrzeugen.

Im Agglomerationsprogramm des Bundes (3. Generation) sind für die Verkehrslenkung und das Verkehrsmangement (Baustein 3a) Kosten von 8.3 Mio. Franken (Kostengenauigkeit +/-20%) angemeldet. Es kann also auch hier mit substantziellen Beiträgen von Bund und Kanton gerechnet werden.

## 7.2 Autofreier Bahnhofplatz

Der Stadtrat hat den Gemeinderat im April 2018 beauftragt, ihm gleichzeitig mit dem für 2020 geplanten Realisierungskredit ein Konzept für die Umsetzung eines autofreien Bahnhofplatzes vorzulegen. Die entsprechenden Abklärungen wurden ausgelöst. Sie sind Teil einer Gesamtverkehrsbeurteilung, die sich auf weitere grosse Bau- und Verkehrsvorhaben bezieht, die ebenfalls Auswirkungen auf das stadtnahe Autobahnnetz haben. Aus diesem Grund werden die Abklärungen in enger Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) durchgeführt. Die Ergebnisse werden dem Stadtrat zusammen mit dem Realisierungskredit für die Verkehrsmassnahmen vorgelegt. Die vorliegenden Mitwirkungsunterlagen gehen *nicht* von einem autofreien Bahnhof aus. Falls zu einem späteren Zeitpunkt entschieden wird, den Bahnhofplatz für den privaten motorisierten Individualverkehr zu sperren, hätte dies nach heutigem Kenntnisstand auch im Perimeter des Bausteins 1 keine wesentlichen baulichen Anpassungen an der Verkehrsanlage zur Folge.

## 7.3 Quartierschutz Länggasse

Als Schutzmassnahme zur Unterbindung von Mehrverkehr im Länggassquartier sind flankierende Massnahmen an folgenden Eintrittspunkten ins Quartier vorgesehen (siehe dazu Abbildung Nr.18 vorne). Dabei besteht die grundsätzliche Schwierigkeit, das Quartier genügend stark vom Durchgangsverkehr zu schützen, aber gleichzeitig die Quartierserschliessung nicht zu verunmöglichen oder stark zu beeinträchtigen. Da diese Anforderungen in gegenseitigem Konflikt stehen, ist ein stufenweises Vorgehen vorgesehen. Zu Beginn sind tendenziell «weiche» Massnahmen als Quartierschutz geplant. Erst wenn diese Massnahmen zu wenig wirksam sind, sind weitere, einschneidendere Massnahmen vorgesehen (=Optionen).

- Knoten Bühlstrasse/Depotstrasse (Lichtsignalanlage zur Dosierung)
- Knoten Bierhübeli resp. Mittelstrasse (Abbiegeverbote/-gebote, Option Polleranlage)
- Knoten Bremgartenstrasse/Länggassstrasse (Option Lichtsignalanlage zur Dosierung)



## 8 Umfeld Henkerbrünli/Bollwerk (Baustein 3b)

Damit das Verkehrssystem im Grossraum Bahnhof nach Eröffnung des neuen Zugangs Bubenberg 2025 funktioniert, sind auch Anpassungen im Gebiet Bollwerk – Schützenmattstrasse – Henkerbrünli – Neubrückstrasse (Teilstück westlich der Reithalle/Schützenmatte) notwendig.

Um den öffentlichen Verkehr und den Veloverkehr attraktiver zu machen, sollen dort der Bus und das Velo in Richtung Bierhübeli neu im Gegenverkehr auf einer Umweltspur durch die Neubrückstrasse und nicht mehr rund um die Schützenmatte geführt werden (siehe Abbildung Nr. 20). Für die Busse der Linien 11 (Richtung Neufeld P+R) und 21 (Richtung Bremgarten) hat dies den Vorteil, dass die Fahrzeit dank der eigenen Fahrspur verkürzt wird und zusätzlich alle Haltestellen näher beieinander liegen. Da die Buslinie 11 mit Trolleybussen betrieben wird, muss die Fahrbahn unter der SBB-Unterführung abgesenkt werden. Dies hat zur Folge, dass Werkleitungen tiefer verlegt werden müssen.

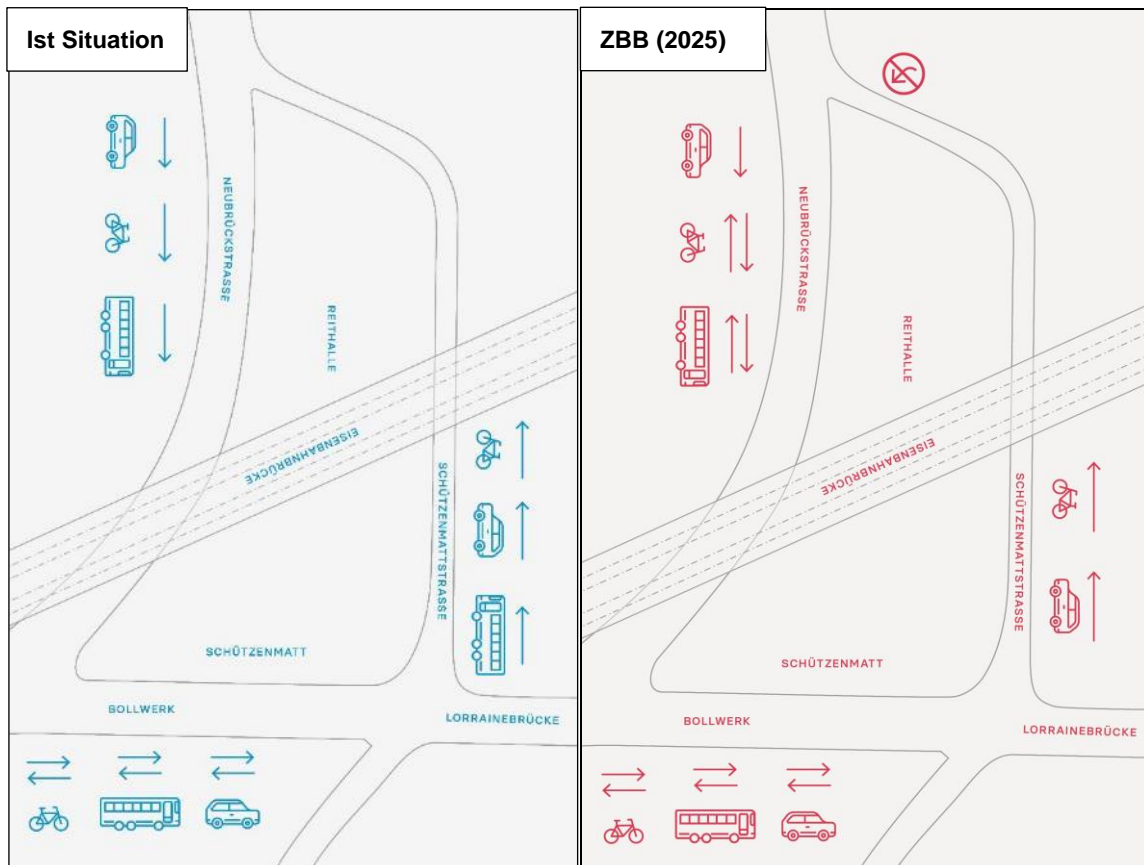


Abb. Nr. 19: Verkehrsführung Henkerbrünli heute

Abb. Nr. 20: Neue Verkehrsführung Henkerbrünli:  
ÖV und Velo neu im Gegenverkehr Neubrückstrasse

Im Bereich Bollwerk werden die Bushaltestellen gemäss den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes angepasst, die Anzahl der Fahrspuren reduziert, und es wird eine Haltestelleumfahrung für die Velos erstellt (siehe Abbildung Nr. 22) . Der Klee-Platz an der Ecke Boll-

werk/Hodlerstrasse wird gestalterisch aufgewertet, ebenso das Bollwerk zwischen Kreuzung Neubrückstrasse und Kreuzung Schützenmattstrasse. In der Schützenmattstrasse wird der Veloweg von der Fahrbahn und vom Trottoir getrennt. Das Linksabbiegen von der Schützenmattstrasse in die Neubrückstrasse wird nicht mehr möglich sein, und zwar weder für den MIV noch für den Veloverkehr (siehe Abbildung Nr. 21). Bedingt durch die diversen Anpassungen der Strassenränder müssen auch die Standorte der Signalgeber der Lichtsignalanlagen angepasst werden.

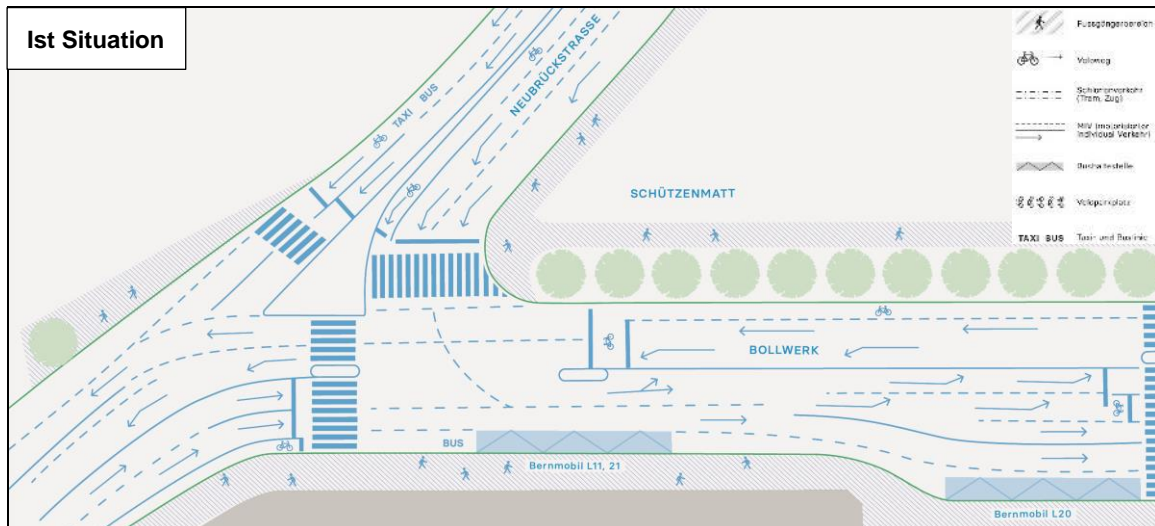


Abb. Nr.21: Ist Situation Bollwerk / Neubrückstrasse

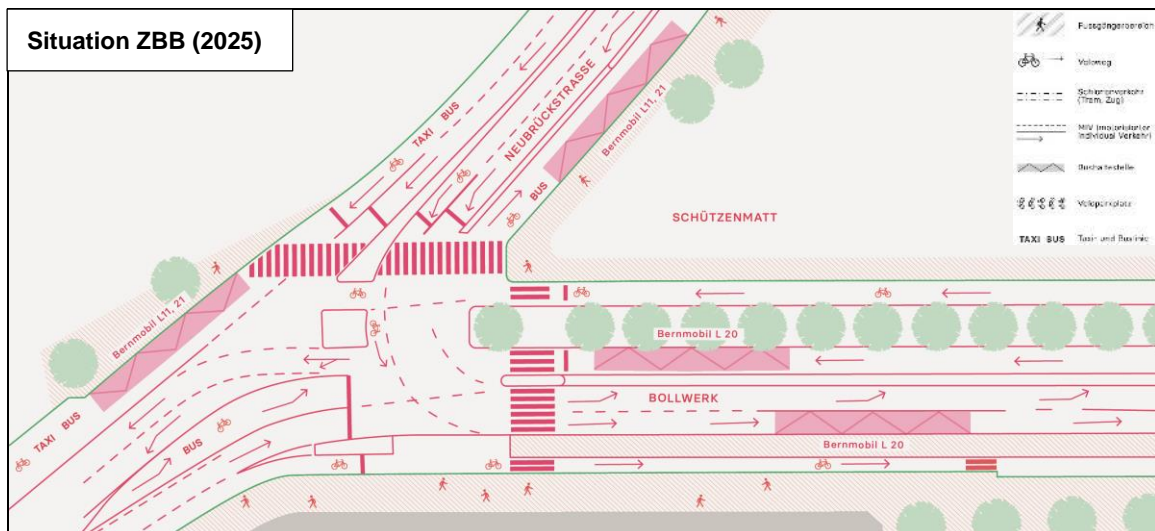


Abb. Nr. 22: Situation ZBB (2025) Bollwerk / Neubrückstrasse:  
Neue Fahrspuraufteilung, Standorte Haltestellen, Veloumfahrung, Fussgängerführung



*Abb. Nr. 23: Visualisierung Höhe Bollwerk Nr. 27 in Blickrichtung Neubrückstrasse / Schützenmatt*

Im Agglomerationsprogramm des Bundes sind für die Massnahmen im Umfeld Henkerbrännli (Baustein 3b) Kosten von 14.7 Mio. Franken (Kostengenauigkeit +/-20%) angemeldet. Es kann also wiederum mit substantziellen Beiträgen von Bund und Kanton gerechnet werden.

## 9 Anhang – Übersicht Inhalt Mitwirkungsdossier

Das Gesamtdossier kann vom 19. Februar – 5. April 2019 beim Empfang «Baustelle» des Tiefbauamts der Stadt Bern (Bundesgasse 38, Erdgeschoss. Öffnungszeiten: Mo-Do: 8-12/14-17 Uhr; Fr: 8-12/14-16 Uhr) besichtigt oder auf [www.bern.ch/mitwirkungen](http://www.bern.ch/mitwirkungen) eingesehen respektive heruntergeladen werden.

### Inhaltsverzeichnis Gesamtdossier:

<b>Dossier Übergeordnet (alle Bausteine)</b>	<b>Plannummer</b>
Übersichtsplan alle Bausteine	000-0
Übersichtsplan Umfeld Bubenberg / Länggasse / Hirschengraben (ohne Velostation)	000-1a
Übersichtsplan Umfeld Bubenberg / Länggasse / Hirschengraben (mit Velostation)	000-1b
Übersichtsplan Archäologie	000-2
Kurzbericht Aufwärtskompatibilität nach 2025	
Kurzbericht Verkehrsorganisation während der Bauphasen	
Bericht zur Umweltverträglichkeit (1. Stufe)	
<b>Dossier Personenpassage und Neugestaltung Hirschengraben (Baustein 2)</b>	<b>Plannummer</b>
Technischer Bericht Personenpassage und Neugestaltung Hirschengraben	
Schlussbericht Workshopverfahren Gestaltung Hirschengraben	
Bericht Personenpassage Hirschengraben	
Synthesebericht Entflechtung Hirschengraben	
Situationsplan Hirschengraben	200-2
Rodungsplan Hirschengraben	208-2
Gestaltungsplan Süd Hirschengraben	209-2
Querschnitte Gestaltung Hirschengraben	209-4
Grundriss Passage Hirschengraben	230-1
Schnitte Passage Hirschengraben	230-2
Visualisierungen Aufgang Passage Hirschengraben Nord	233-2
Visualisierungen Hirschengraben Süd (ohne Velostation)	233-4
<b>Dossier Personenpassage mit Option Velostation Hirschengraben (Baustein 2+)</b>	<b>Plannummer</b>
Technischer Bericht Velostation Hirschengraben	
Situationsplan Hirschengraben	200-1
Landerwerbsplan Hirschengraben	207-1
Rodungsplan Hirschengraben	208-1
Gestaltungsplan Hirschengraben	209-1
Querschnitte Gestaltung Hirschengraben	209-3
Grundriss Velostation Hirschengraben (1. & 2. UG)	232-1
Längsschnitt Velostation Hirschengraben (1. & 2. UG)	232-2
Querschnitt Details Velostation Hirschengraben	232-3
Visualisierungen Einfahrt Velostation Hirschengraben Süd	233-1
Visualisierungen Velostation Hirschengraben	233-3



<b>Dossier Umfeld Zugang Bubenberg / Länggasse (Baustein 1+4)</b>	<b>Plannummer</b>
Technischer Bericht Umfeld Zugang Bubenberg / Länggasse	
Situationsplan Laupenstrasse (Baustein 1)	100-1
Situationsplan Bubenbergplatz (Baustein 1)	100-2
Landerwerbsplan Laupenstrasse (Baustein 1)	107-1
Landerwerbsplan Bubenbergplatz (Baustein 1)	107-2
Rodungsplan Laupenstrasse (Baustein 1)	108-1
Gestaltungsplan Laupenstrasse (Baustein 1)	109-1
Gestaltungsplan Bubenbergplatz (Baustein 1)	109-2
Querschnitte Gestaltung Laupenstrasse/Bubenbergplatz (Baustein 1)	109-3
Visualisierungen Bubenbergplatz (Baustein 1)	109-4
Situationsplan Schanzenstrasse Nord (Baustein 4)	400-1
Situationsplan Schanzenstrasse Süd (Baustein 4)	400-2
Landerwerbsplan Schanzenstrasse Nord (Baustein 4)	407-1
Landerwerbsplan Schanzenstrasse Süd (Baustein 4)	407-2
Gestaltungsplan Schanzenstrasse Nord (Baustein 4)	409-1
Gestaltungsplan Schanzenstrasse Süd (Baustein 4)	409-2
Querschnitte Gestaltung Schanzenstrasse (Baustein 4)	409-3
Visualisierung Schanzenstrasse Süd (Baustein 4)	409-4

<b>Dossier Betriebskonzept / Flankierend Massnahmen (Baustein 3a)</b>	<b>Plannummer</b>
Konzeptbericht Betriebskonzept	
Situationsplan Flankierende Massnahmen Tropfenzähler Bühlstrasse / Depotstrasse	030
Situationsplan Flankierende Massnahmen Dosierstelle Bremgarten-/Länggassstr (Option)	040
Situationsplan Flankierende Massnahmen Poller Mittelstrasse (Option)	050
Situationsplan Flankierende Massnahmen Signalisation Mittel- / Neubrück- / Engestrasse	051

<b>Dossier Umfeld Henkerbrännli / Bollwerk (Baustein 3b)</b>	<b>Plannummer</b>
Technischer Bericht Umfeld Henkerbrännli	
Situationsplan Strassenbau Umfeld Henkerbrännli	001
Situationsplan Landerwerb Umfeld Henkerbrännli	008
Situationsplan Rodungsplan Neubrückstrasse	011
Situationsplan Rodungsplan Kleeplatz	012
Gestaltungsplan Umfeld Henkerbrännli	041
Schnitte Gestaltung Umfeld Henkerbrännli	042
Visualisierungen Bollwerk Richtung Neubrückstrasse / Lorrainebrücke	043
Visualisierungen Lorrainebrücke Richtung Bollwerk	044