



Medienkonferenz «Zukunft Bahnhof Bern (ZBB): Start der öffentlichen Mitwirkung Verkehrsmassnahmen und Velostation» vom 19. Februar 2019

REFERAT VON

Gemeinderätin Ursula Wyss, Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (TVS)

Es gilt das gesprochene Wort

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich freue mich, Ihnen zusammen mit dem Stadttingenieur an der heutigen Medienkonferenz das Projekt für die Verkehrsmassnahmen ZBB und der Neugestaltung des Hirschengrabens mit Option einer Velostation vorstellen zu können.

Der Auslöser dieser Projekte ist der Ausbau des Bahnhofs Bern. Die Aufgabe der Stadt in diesem Vorhaben ist es, den erweiterten Bahnhof mit dem neuen Zugang Bubenberg, in den städtischen Raum zu integrieren.

Das Projekt, das wir Ihnen hier vorstellen, liegt ab heute bis am 5. April 2019 zur öffentlichen Mitwirkung auf. Es ist dies der erste Schritt im Bewilligungsverfahren (kantonales Strassenplanverfahren) für dieses Projekt.

Worum geht es bei den Verkehrsmassnahmen ZBB?

Wir sprechen von vier «Bausteinen»:

Baustein 1: Strassen-Anpassungen rund um den neuen Zugang Bubenberg.

Baustein 2: Neue Personenpassage Hirschengraben.
Dieser Baustein wird ergänzt um die Option für eine unterirdische Velostation Hirschengraben (Baustein 2+);

Baustein 3: Anpassungen an der Verkehrsregelung und -führung im weiteren Bahnhofumfeld.

Baustein 4: Anpassungen auf der Schanzenstrasse beim neuen Zugang Längasse.

Wir sehen in dem Projekt die grosse Chance, den Verkehrs- und Stadtraum rund um den Bahnhof gemäss den heutigen und zukünftigen Anforderungen an die Verkehrs- und Aufenthaltsqualität zu gestalten. Die Massnahmen geben dem öV, dem Fuss- und Veloverkehr rund um den Bahnhof erste Priorität.

Beseitigung des Nadelöhrs Bubenbergplatz

Heute ist der Bubenbergplatz vor allem für Fussgänger und Velofahrerinnen ein Nadelöhr. Mit dem neuen Zugang werden sich hier ab 2025 die Personenströme verdoppeln. Dieses Nadelöhr kann mit der neuen Personenpassage Hirschengraben nachhaltig behoben werden. In Richtung Innenstadt kann damit auf alle Tramlinien umgestiegen werden, ohne den übrigen Verkehr zu kreuzen. Der Zebrastreifen wird deutlich verbreitert und verkürzt, womit auch das überirdische Queren deutlich vereinfacht wird. Die

Passage führt zur Umgestaltung des Hirschengrabens, insbesondere zur Verschiebung des Denkmals. Zudem eröffnet es die Chance, unter dem Hirschengraben auch eine Velostation zu realisieren.

Option Velostation Hirschengraben

Es ist heute unbestritten, dass Velostationen, die in Bahnhöfe integriert sind, ein grosses Umsteigepotenzial bieten. Der Bund will deshalb mit dem Agglomerationsprogramm prioritär die multimodalen Umsteigepunkte in den Städten stärken. Die Kapazität dieser «Mobilitätshubs» soll gesteigert werden, um die Effizienz des Gesamtverkehrssystems zu erhöhen. Hier besteht rund um den Bahnhof ein grosses Nachholbedürfnis. Deshalb gibt das STEK 2016 vor, rund um den Bahnhof 10'000 Veloparkplätze zu schaffen, mehr als doppelt so viel wie heute.

Dieses Ziel können wir dank der Personenpassage Hirschengraben und der daran anschliessenden Velostation unter dem Hirschengraben angehen. Der Stadtrat hat uns den Auftrag erteilt, ein Projekt zu erarbeiten.

Ein Team rund um den Architekten Pascal Vincent und den Landschaftsarchitekten Maurus Schifferli hat dieses Projekt erarbeitet und ist dabei von Expertinnen und Experten in einem qualitätssichernden Verfahren begleitet worden.

Aufwertung des Hirschengrabens

Vincent und Schifferli haben nach einer Lösung gesucht, die die Tradition achtet und eine Perspektive für neue Nutzungen eröffnet.

Die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege hat auf Ersuchen der städtischen Denkmalpflege bereits zum Vorhaben Stellung genommen. Die Passage Bubenberg mit der Verschiebung des Denkmals beurteilt sie unter gewissen Voraussetzungen als «leichte Beeinträchtigung». Die Velostation hingegen erachtet sie als «schwere Beeinträchtigung». Auf das Vorhaben sei zu verzichten, da es die «Authentizität des Denkmals 'Hirschengraben' untergrabe». Wir sind nun mit Hochdruck daran, alternative Standorte zu finden. Falls die Suche erfolglos bleibt, wird im Bewilligungsverfahren zwischen unterschiedlichen öffentlichen Interessen abzuwägen sein.

Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV)

Damit der Knoten Bubenberg/Hirschengraben aber auch mit doppelt so vielen Passantinnen und Passanten funktionieren kann, braucht es eine deutliche Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) Mit den geplanten Massnahmen können wir den MIV um 60 Prozent reduzieren – und müssen es auch.

Den Motorfahrzeugverkehr werden wir so gegenüber 1990 um den Faktor 6 reduzieren und legen zudem die Grundlage für einen autofreien Bahnhofplatz. Diese Massnahme wurde vom Stadtrat als Option, die zu prüfen ist, in Auftrag gegeben.

Mit geeigneten Massnahmen wird die Länggasse und hier insbesondere die Bühl- und Mittelstrasse vor Mehrverkehr geschützt. Die Schanzenstrasse und der südliche Abschnitt der Länggassstrasse werden stark entlastet, weil auf dem Bubenbergplatz das Abbiegen Richtung Länggasse unterbunden wird.

Ich hoffe, dass die ausserordentlichen Qualitäten dieses Projekt in der Mitwirkung überzeugen können.