



Medienkonferenz «Künftige Verkehrsführung Bubenbergrplatz» vom Dienstag, 17. Dezember 2013

## REFERAT VON URSULA WYSS

### **Folie 1**

Der Stadtpräsident hat Ihnen soeben die Bedeutung des Bahnhofs Bern dargelegt und von der Herausforderung gesprochen, welche uns mit dem neuen Zugang Bubenbergr erwartet.

### **Folie 2**

Damit Sie meine weiteren Ausführungen situieren können, sehen Sie hier einleitend den Überblick über das Gesamtkonzept, das Ihnen der Stadtpräsident bereits erläutert hat. Als Vorhaben Nummer 6 wird dort der Ausbau Personenanlagen SBB dargestellt.

### **Folie 3**

Wenn wir jetzt hineinzoomen, so gelangen wir zum neuen Bahnhofzugang Bubenbergr, durch den der grösste Teil der Bahnbenützerinnen und –benützer die neuen Personenanlagen betreten oder verlassen werden.

### **Folie 4**

Deshalb werden ab 2025 rund fünf mal mehr Fussgängerinnen und Fussgänger als heute zur Spitzenzeit am Abend den Bubenbergrplatz überqueren. Es ist offensichtlich, dass wir hier nicht sagen können, „weiter wie bisher“, sondern die vorhandene Verkehrsfläche und die gegebene Kapazität dieses Platzes neu zwischen den Verkehrsteilnehmerinnen und –teilnehmern aufteilen und klare Prioritäten setzen müssen.

Der Gemeinderat hat deshalb in Absprache mit den anderen ZBB-Partnern unserer Direktion den Auftrag erteilt, zuerst eine breite Auslegeordnung der möglichen Ansätze für die zukünftige Verkehrsführung zu machen, diese dann zu vergleichen und aus fachlicher Sicht zu bewerten. Die wichtigsten Ergebnisse der vergleichenden Bewertung möchte ich Ihnen nun vorstellen.

### **Folie 5**

Kommen wir zuerst zur Ausgangslage: So präsentiert sich der Bubenbergrplatz heute. Es ist ein Knoten, auf den drei Strassen mit hohem Verkehrsaufkommen zulaufen. Bisher sind alle Verkehrsbeziehungen zwischen den drei Achsen zugelassen. Der motorisierte Verkehr wird überlagert von den Fussgängerströmen, die den Platz in verschiedenen Richtungen überqueren.

Kommen wir nun zu den Stossrichtungen, welche in der vorliegenden Studie geprüft worden sind.

## Folie 6

Wie soll der Verkehr zukünftig auf dem Bubenbergplatz organisiert werden? Dazu wurden drei neue Stossrichtungen alternativ zum heutigen Zustand entwickelt. Hier sehen Sie die Ansätze aufgelistet, wobei der heutige Zustand als Stossrichtung 1 bezeichnet wird, welche aus einsichtigen Gründen nicht weiter verfolgt wird:

*Stossrichtung 2:* Reduktion der Abbiegebeziehungen, insbesondere wird das Linksabbiegen aus der Laupenstrasse und der Schanzenstrasse sowie das Rechtsabbiegen vom Bubenbergplatz her in die Schanzenstrasse unterbunden. Fussgängerführung über den Platz; Option einer ergänzenden Fussgängerunterführung.

*Stossrichtung 3:* Motorfahrzeugverkehr wird gesamthaft von der Laupenstrasse auf die Schanzenstrasse geführt, alle Abbiegemöglichkeiten über Bubenbergplatz sind unterbunden, die Fussgängerführung wird auf den Bubenbergplatz konzentriert.

*Stossrichtung 4:* Der motorisierte Verkehr wird so wie heute über den Bubenbergplatz geführt, die Fussgängerströme werden dagegen so vollständig wie möglich in den Untergrund verlegt.

## Folie 7

So unterscheiden sich die drei Stossrichtungen hinsichtlich MIV-Beziehungen, Fussgängerführung und Lichtsignalsteuerung.

Die Bewertung erfolgte anhand eines breiten Kriterienkatalogs. Neben der Wirkung auf die verschiedenen Verkehrsarten, den Städtebau und die Anlieferung wurde auch die Etappierbarkeit der Stossrichtung und die Kosten vergleichend bewertet.

## Folie 8

Die Beurteilung durch die Fachleute fällt klar aus, wie Sie dieser Überblickstabelle entnehmen können. Sowohl die Stossrichtung 3 (Bubenbergplatz MIV-frei) als auch die Stossrichtung 4 (Verkehrsführung wie heute mit „grosser“ Unterführung) weisen eine ganze Reihe negativer Beurteilungen auf. Je zwei Nachteile wiegen so schwer, dass sie die Stossrichtung an sich fast verunmöglichen, sog. „Ausschlussgründe“. Bei beiden Stossrichtungen sind es die gegenseitigen Behinderungen von Fussgängerinnen und Fussgängern, MIV und öV, welche das Funktionieren der Kreuzung bei den prognostizierten Benützungszahlen in Frage stellen. Hugo Staub und die Studienautorin Ulrike Huwer können Ihnen dies bei Bedarf näher erläutern.

Demgegenüber zeigt sich, dass die Stossrichtung 2 pragmatischer, aber auch deutlich wirkungsvoller mit der Herausforderung der grossen Zahl von Fussgängerinnen und Fussgängern am Bubenbergplatz umgehen kann.

## Folie 9

Mit der Reduktion der Abbiegemöglichkeiten wird vor allem ein „schlankeres“ Regime der Lichtsignalanlage erreicht, technisch gesprochen: weil es weniger Grünphasen braucht, kann die Umlaufzeit der Anlage verkürzt werden, womit sich für alle Verkehrsteilnehmenden die Wartezeiten verkürzen.

Der zweite grosse Vorteil dieser Stossrichtung ist, dass die Verkehrsfläche reduziert werden kann, um die dringend benötigte Wartefläche für Fussgängerinnen und Fussgänger beim Zugang Bubenberg in Richtung Hirschengraben und Laupenstrasse zu schaffen. Weil die Querschnitte aller drei Strassen reduziert werden, benötigen die Fussgängerinnen und Fussgänger auch weniger Zeit zum Überqueren der Strasse, was wiederum die Kapazität erhöht.

Die Stossrichtung 2 vermag also in der fachlichen Beurteilung den Ansprüchen weitaus am besten zu genügen, und sie weist keine unannehmbaren Nachteile auf. Nur mit dieser Stossrichtung können 26'000 Fussgängerinnen und Fussgängern pro Stunde den Bubenbergplatz in verschiedenen Richtungen überqueren, ohne Tram und Bus zu behindern.

Der Gemeinderat sieht damit ein wichtiges Ziel erfüllt: Am Bahnhof soll nahtlos von Bahn zu Bus oder Tram umgestiegen werden können. So kann die Attraktivität des öV erheblich gesteigert werden.

#### **Folie 10**

Zur Stossrichtung 2 gehört auch eine Reduktion des MIV. Dazu sollen die Linksabbiegemöglichkeiten von der Laupenstrasse in die Schanzenstrasse und von der Schanzenstrasse Richtung Bubenbergplatz sowie die Rechtsabbiegemöglichkeit in der Gegenrichtung unterbunden werden. Weiter soll der MIV vom Bollwerk her teilweise umgelenkt werden. Dafür steht die kleine Westtangente zur Verfügung. Diese hat während des Bahnhofplatzumbaus von 2008 bereits bewiesen, dass sie genügend Kapazität für diese zusätzliche Verkehrsmenge hat.

Hugo Staub wird Ihnen nachher das Betriebs- und Gestaltungskonzept, das auf der Basis der Stossrichtung 2 erarbeitet worden ist, im Detail erläutern.

#### **Folie 11**

Um die Stossrichtung 2 umzusetzen, muss der MIV am Bubenbergplatz um ein Drittel reduziert werden. Auf diese Weise können fünf mal mehr Fussgängerinnen und Fussgänger den Platz überqueren und auch die verschiedenen Buslinien von Bernmobil und Postauto können den Platz ohne Verlustzeiten passieren. Mit diesem Gesamtkonzept kann angemessen auf die Herausforderung am Bubenbergplatz reagiert werden.

Der Gemeinderat hat deshalb entschieden, dass auf der Basis dieser Stossrichtung die Verkehrsmassnahmen für den Zugang Bubenberg projektiert werden sollen. Bevor die Projektierung aufgenommen wird, müssen wir allerdings noch in einer weiteren Studie klären, welche flankierenden Massnahmen im weiteren Bahnhofumfeld nötig sind, damit der Verkehr entlang der vorgesehenen Routen verläuft und keine Wohngebiete belastet werden.

Der Gemeinderat ist weiter der Ansicht, dass an diesem neuralgischen Ort weitsichtig geplant werden soll. Er hat deshalb entschieden, im Rahmen der Projektierung auch die Schaffung einer ergänzenden Fussgängerunterführung unter dem Bubenbergplatz zu berücksichtigen. Ihre Kapazität wäre nicht so gross wie bei der Stossrichtung 4, der Eingriff in den Hirschengraben wäre deshalb auch geringer. Zuerst wird nun dazu eine

Machbarkeitsstudie durchgeführt. Auch dazu wird Ihnen Hugo Staub noch weitere Erläuterungen geben.

### **Folie 12**

Folgende Schritte stehen nun als nächstes an: Zuerst werden die beiden erwähnten Planungsstudien durchgeführt. Voraussichtlich 2015 wird der Gemeinderat dem Stadtrat einen Projektierungskredit für die Verkehrsmassnahmen im Umfeld des Bahnhofzugangs Bubenberg vorlegen. Bereits in einigen Wochen wird dem Gemeinderat separat dazu der Antrag an den Stadtrat über den finanziellen Beitrag an die Projektierungskosten des Bahnhofzugangs Bubenberg befinden. Dieser wird unter der Federführung der SBB projektiert. Für die Realisierung dieser Vorhaben wird es sicher eine Planungs- und Kreditvorlage brauchen, welche den städtischen Stimmberechtigten vorzulegen ist. Wann dies sein wird, können wir heute noch nicht sagen. Sicher ist aber, dass die neue Verkehrsführung am Bubenbergplatz umgesetzt sein wird, wenn 2025 der erweiterte Bahnhof Bern eröffnet wird.

Ich komme zum Schluss: Mit dem neuen Bahnhofzugang werden die Fussgängerströme am Bubenbergplatz zu den Spitzenstunden um ein Mehrfaches zunehmen. Die Fussgängerinnen und Fussgänger benötigen deshalb mehr Platz sowohl zum Queren als auch zum Warten. Die Stossrichtung 2 bietet hier eine zweckmässige Lösung an, welche den Verkehrsfluss vereinfacht und damit die Kapazität für den öV und die Fussgängerströme erhöht. Dafür ist der motorisierte Individualverkehr um ein Drittel zu reduzieren. Die dazu nötigen Massnahmen im weiteren Umfeld des Bahnhofs sind Gegenstand einer weiteren Untersuchung.

Für das Betriebs- und Gestaltungskonzept übergebe ich nun Hugo Staub das Wort.