

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

**Zukunft Bahnhof Bern (ZBB): Verkehrsmassnahmen im ersten Ausbauschnitt;
Erhöhung Projektierungskredit (Mitwirkung/Bauprojekt)**

1. Worum es geht

Das Gesamtvorhaben Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) umfasst im ersten Ausbauschnitt bis 2025 den Bau eines neuen Bahnhofs durch den Regionalverkehr Bern Solothurn (RBS), den Ausbau der Publikumsanlagen mit neuen Zugängen beim Bubenbergzentrum und in der Länggasse durch die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) sowie umfangreiche Anpassungen am Verkehrssystem im Bahnhofumfeld durch die Stadt Bern.

Mit der eisenbahnrechtlichen Plangenehmigung des Bundesamts für Verkehr (BAV) vom Mai 2017 hat für die beiden Vorhaben von SBB und RBS die Umsetzungsphase begonnen.

Der Stadtrat hat am 3. April 2014 mit SRB Nr. 2014-170 einen Projektierungskredit von Fr. 880 000.00 als Stadtbeitrag an das Bau- und Auflageprojekt für den neuen Bahnhofzugang Bubenbergzentrum bewilligt. Für die Projektierung der Verkehrsmassnahmen (Phase Vorprojekt) hat er diesen Kredit am 28. April 2016 (SRB Nr. 2016-253) um Fr. 1 850 000.00 auf insgesamt Fr. 2 730 000.00 erhöht. In der damaligen Vorlage wurde der Stadtrat informiert, dass dieser Projektierungskredit zu gegebener Zeit in zwei Kredite aufgeteilt wird und ihm für die Umsetzung des Zugangs Bubenbergzentrum und für die weitere Projektierung (Phase Bauprojekt) und Umsetzung der Verkehrsmassnahmen im Bahnhofumfeld separate Vorlagen unterbreitet werden.

Mit SRB Nr. 2016-608 vom 17. November 2016 hat der Stadtrat einen Kredit in der Höhe von Fr. 6 800 000.00 als Beitrag der Stadt Bern an die Realisierungskosten des Zugangs Bubenbergzentrum (inkl. Anteil an der Projektierung im Umfang von Fr. 880 000.00) bewilligt. Zur Umsetzung des Zugangs Bubenbergzentrum sind aus heutiger Sicht keine weiteren Beschlüsse mehr erforderlich.

Für die Durchführung der Mitwirkung zu den Verkehrsmassnahmen und für die weitere Projektierung (Phase Bauprojekt) beantragt der Gemeinderat nun die Erhöhung des Projektierungskredits von Fr. 1 850 000.00 (= verbleibender Anteil am Gesamtprojektierungskredit gemäss SRB Nr. 2016-253 vom 28. April 2016) um Fr. 4 950 000.00 auf insgesamt Fr. 6 800 000.00.

Zur Klärung der Vorgaben für das Bauprojekt stellt der Gemeinderat zudem den Antrag, die Passage Hirschengraben¹ (Baustein 2) zusammen mit den Verkehrsmassnahmen im unmittelbaren Umfeld des Zugangs Bubenbergzentrum (Baustein 1) auf dessen Inbetriebnahme hin zu projektieren.

Abgestimmt auf diesen Antrag, unterbreitet der Gemeinderat dem Stadtrat gleichzeitig die Vorlage «Ausbau des Veloabstellplatzangebots im Rahmen des ersten Ausbauschnitts ZBB; Projektierungskredite (Vorprojekte/Mitwirkung/Bauprojekte)». In Vorbereitung sind zudem zwei Vorlagen im Zu-

¹ Wurde bisher als «ergänzende Personenunterführung Hirschengraben» bezeichnet; die SBB verwendet den Begriff Passage; die Verlängerung einer Passage kann richtigerweise nicht als Unterführung bezeichnet werden.

sammenhang mit der Motion Fraktion SP, «Entflechtung der Verkehrsströme im oberen Hirschengraben» (Kreditabrechnung mit Nachkredit und Abschreibung der Motion) sowie eine Vorlage mit der zweiten Zwischenabrechnung zum Planungskredit ZBB.

2. Einleitende Anmerkungen

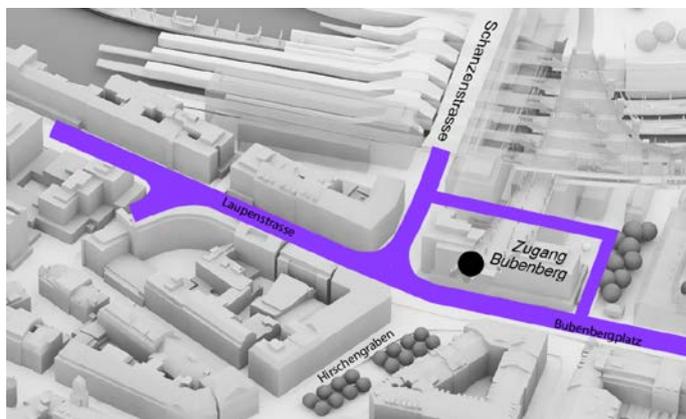
2.1 Definition der Bausteine

Abgestimmt auf den Ausbau des Bahnhofs Bern, sollen der Verkehr im Bahnhofumfeld bis 2025 neu organisiert und flankierende Massnahmen zur Verkehrslenkung und zum Verkehrsmanagement im weiteren Bahnhofumfeld umgesetzt werden. Diese Massnahmen dienen dazu, die stark wachsenden Passantenströme rasch und sicher vom und zum Bahnhof zu führen, Verbesserungen für den Tram- und Busverkehr sowie für den Fuss- und Veloverkehr zu erzielen und die bahnhofsnahen Stadtquartiere vor Ausweichverkehr zu schützen. Die Massnahmen müssen bei Inbetriebnahme des neuen RBS-Bahnhofs und der erweiterten Publikumsanlagen mit den neuen Zugängen Bubenberg und Länggasse bis Ende 2025 umgesetzt sein.

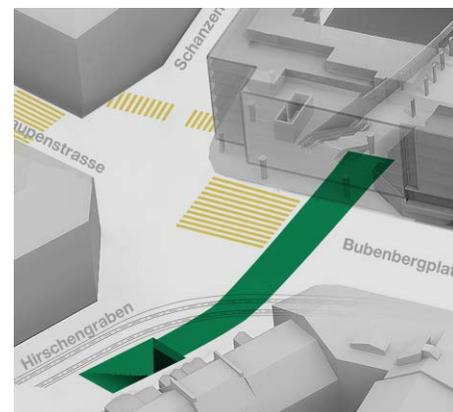
Die Verkehrsmassnahmen des ersten Ausbaus schritts umfassen:

- Baustein 1: Verkehrsmassnahmen im Umfeld des Zugangs Bubenberg
- Baustein 2: Passage Hirschengraben
- Baustein 3: flankierende Verkehrsmassnahmen
 - o 3a: Verkehrslenkung, Verkehrsmanagement
 - o 3b: Verkehrsmassnahmen im Umfeld Henkerbrünnli
- Baustein 4: Verkehrsmassnahmen im Umfeld des Zugangs Länggasse

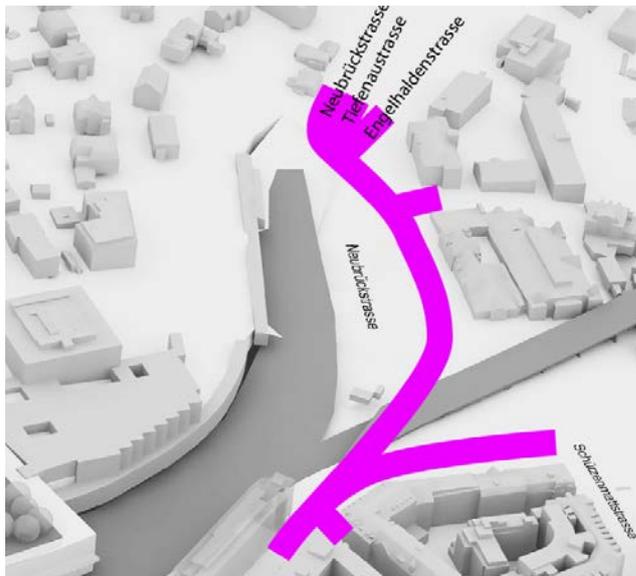
Vorprojektperimeter der Verkehrsmassnahmen (zum Baustein 3a siehe Ziffer 3.1)



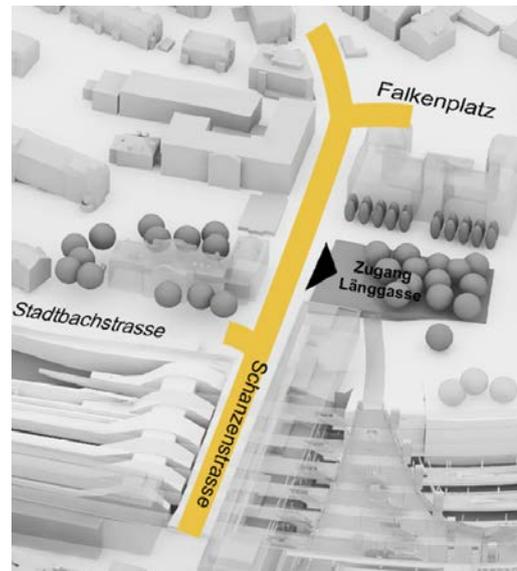
Umfeld Zugang Bubenberg



Passage Hirschengraben



Umfeld Henkerbrünnli



Umfeld Zugang Länggasse

Die Inhalte und der Stand der Arbeiten zu den Bausteinen sind unter Ziffer 3 zusammengefasst. Für weitere Informationen verweist der Gemeinderat auf die bisherigen Vorlagen an den Stadtrat (siehe Ziffer 2.2) und auf die Internetseite <https://www.zukunftbahnhofbern.ch>, welche die ZBB-Planungspartner gemeinsam betreiben.

2.2 Projektierungsvorgaben des Stadtrats

Mit SRB Nr. 2016-253 vom 28. April 2016 hat der Stadtrat als Vorgaben für die Projektierung beschlossen:

- Die Verkehrsmassnahmen sind so zu gestalten, dass der Bubenbergplatz weitestgehend vom motorisierten Individualverkehr (MIV) freigehalten wird. Es wird mindestens eine Halbierung des Verkehrsaufkommens sichergestellt (Beschluss 4: 52 Ja, 14 Nein, 1 Enthaltung).
→ siehe dazu Ziffer 3.1
- Im Rahmen der weiteren Projektierung ist für die Personenunterführung [= neu Passage Hirschengraben] eine Variante mit einer unterirdischen Veloparkieranlage auszuarbeiten und dem Stadtrat vorzulegen, welche südseitig über eine befahrbare Zugangsrampe erreichbar ist. In der kombinierten Unterführung/Veloparkieranlage ist genügend Zirkulationsraum für den Fussverkehr freizuhalten (Beschluss 5: 35 Ja, 32 Nein).
→ siehe dazu Ziffer 3.3 und separate Vorlage (Ausbau des Veloabstellplatzangebots im Rahmen des ersten Ausbauschnitts ZBB; Projektierungskredit)
- Auf der Schanzenstrasse sind in beiden Richtungen Velostreifen von mindestens 1,5 Metern Breite zu realisieren (Beschluss 6: 45 Ja, 23 Nein).
→ siehe dazu Ziffer 3.4
- Auf der Laupenstrasse sind in beiden Richtungen Velostreifen von mindestens 1,5 Metern Breite zu realisieren (Beschluss 7: 46 Ja, 20 Nein, 2 Enthaltungen).
→ siehe dazu Ziffer 3.4
- Im Rahmen des Projekts ZBB ist im Bahnhofumfeld das Angebot an leicht zugänglichen und kostenlosen Veloabstellplätzen insgesamt zu erhöhen (Beschluss 8: 42 Ja, 18 Nein, 7 Enthaltungen).
→ siehe dazu Ziffer 3.3 sowie gleichzeitig zu behandelnde Vorlage (Ausbau des Veloabstellplatzangebots im Rahmen des ersten Ausbauschnitts ZBB; Projektierungskredit)

2.3 Projektphasen

Wie bei Bauvorhaben allgemein üblich, werden die Verkehrsmassnahmen über die Vorstudien und die Projektierungsphasen (Vorprojekt, Bauprojekt, Auflageprojekt und Bewilligungsverfahren, Ausführungsprojekt) mit immer grösserer Bearbeitungstiefe entwickelt. Es ist dabei «normal» und als Ergebnis eines iterativen Lernprozesses zu sehen, dass in einer Vorstudie plausibel erscheinende Annahmen und Lösungsansätze bei einer vertieften Bearbeitung im Vorprojekt teilweise verworfen und ersetzt werden müssen. In diesem Sinne stimmen die in Ziffer 3.3 zusammengefassten Inhalte der Verkehrsmassnahmen zum Teil nicht mehr mit den Angaben überein, die dem Stadtrat mit der Vorlage zum SRB Nr. 2016-253 vom 28. April 2016 unterbreitet wurden. In der vorliegenden Vorlage wird nur auf die wichtigsten Änderungen eingegangen.

Sinngemäss ist davon auszugehen, dass sich zu einem späteren Zeitpunkt allenfalls auch nicht alle in dieser Vorlage zusammengefassten Annahmen und Lösungen bestätigen werden. Wichtige Änderungen werden dem Stadtrat transparent dargelegt, technische Detailänderungen werden ihm hingegen nicht unterbreitet.

2.4 Strassenplanverfahren

Vertiefte rechtliche Abklärungen haben ergeben, dass für die Bewilligung der Verkehrsmassnahmen ein Strassenplanverfahren nach Artikel 28 des Strassengesetzes des Kantons Bern durchzuführen ist. Davon ausgenommen sind einzelne Elemente aus dem Baustein 3a, für die ein Baubewilligungsverfahren ausreicht. Strassenpläne werden in einem Verfahren analog den Überbauungsordnungen erlassen, genehmigte Strassenpläne können grundsätzlich ohne weiteres Bewilligungsverfahren umgesetzt werden. In den Vorstudien war noch davon ausgegangen worden, dass ein Baubewilligungsverfahren nach Artikel 23 der Strassenverordnung des Kantons Bern genügt.

3. Verkehrsmassnahmen: Inhalte und Stand der Arbeiten

Bei der Erarbeitung der Vorprojekte wurde bzw. wird wie folgt vorgegangen:

- *Betriebskonzept erarbeiten:* Die in den Vorstudien vorgeschlagene Verkehrsorganisation wurde zu einem grossräumigen Gesamtbild der Verkehrssituation 2025 zusammengefügt und mit Vorgaben des Stadtrats (z.B. Velostreifen Laupen-/Schanzenstrasse gem. SRB Nr. 2016-253) und aus Drittprojekten (z.B. Velohaupttrouten) ergänzt. Die künftige Verkehrssituation wurde modelliert und optimiert, bis die Machbarkeit und Funktionalität des Betriebskonzepts für das gesamte Verkehrssystem, für die einzelnen Bausteine der Verkehrsmassnahmen ZBB und für die Drittprojekte nachgewiesen werden konnten. Dabei wurde der bis 2025 zu erwartende weitere Rückgang des motorisierten Individualverkehrs (MIV) berücksichtigt, wie er als Trend seit etlichen Jahren anhält und gemäss Stadtentwicklungskonzept (STEK) 2016 mit entsprechenden Massnahmen aufrechterhalten werden soll.
- *Randbedingungen Hirschengraben klären:* Die Überweisung der Motion Fraktion SP: «Entflechtung der Verkehrsströme im oberen Hirschengraben» (SRB Nr. 2016-254 vom 28. April 2016) erforderte zusätzliche Abklärungen zur künftigen Lage der Tramgleise und der Anordnung der Haltestellen im Raum Hirschengraben. Mittels Workshop-Verfahren wurden auch Mitglieder des Stadtrats in die Abklärungen einbezogen (siehe weitere Ausführungen unter Ziffer 3.2).
- *Vorprojekt erarbeiten:* Nach der Festlegung des Betriebskonzepts und der Klärungen zum Raum Hirschengraben konnte mit der Erarbeitung der Vorprojekte begonnen werden. In einem nächsten Schritt sind Gestaltungsaspekte einzubeziehen, so dass das Vorprojekt sowohl betrieblichen als auch gestalterischen Ansprüchen gerecht wird. Die Ergebnisse werden ca. Mitte 2018 vorliegen und unter anderem auch die Anforderungen an einen hindernisfreien öffentlichen Raum gemäss Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (kurz: Behindertengleichstellungsgesetz/BehiG) erfüllen.

3.1 Betriebskonzept

Als Betriebskonzept wird die Summe aller Verkehrslenkungs- und Verkehrsmanagementmassnahmen bezeichnet, die nötig sind, damit die künftigen Verkehrsanlagen im Bahnhofumfeld funktionieren können. Das Betriebskonzept basiert auf der Vorgabe des Stadtrats gemäss SRB Nr. 2016-253 vom 28. April 2016, wonach auf der Achse Bahnhofplatz – Bubenbergplatz eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs um mindestens 50 % sichergestellt werden soll. Es wurden auch weitergehende Verkehrsreduktionen geprüft. Die Modellierungen haben jedoch gezeigt, dass dadurch der Verkehr bei mehreren Kreuzungen (insbesondere im Bereich Inselplatz, Henkerbrännli, Belpstrasse-Effingerstrasse) nicht mehr verarbeitet werden könnte und es in der Folge zu Stausituationen käme, von denen auch der öffentliche Verkehr stark betroffen wäre. Zudem werden die Zielkonflikte mit dem geforderten Schutz der Wohnquartiere umso grösser, je mehr Verkehr vom Bubenbergplatz ferngehalten wird. Es wäre damit zu rechnen, dass der Verkehrsdruck auf das Länggassquartier steigen würde, wenn die MIV-Belastung auf der Achse Bahnhofplatz – Bubenbergplatz reduziert würde.

Das Betriebskonzept berücksichtigt, dass die durchschnittliche Gehgeschwindigkeit deutlich sinkt, wenn sich viele Leute in einem dichten Pulk über einen Fussgängerstreifen bewegen. Erfahrungsgemäss beträgt die Gehgeschwindigkeit dann im Durchschnitt noch 0,8 und nicht mehr 1,2 Meter pro Sekunde. Personen ohne Mobilitätseinschränkungen bewegen sich unter solchen Bedingungen mit jener Geschwindigkeit, die üblicherweise für Personen mit Mobilitätseinschränkungen angenommen wird (u.a. gemäss BehiG). Bei der Modellierung der Personenströme hat sich gezeigt, dass diese «Pulkbildung» beim Fussgängerstreifen zwischen dem Hirschengraben Nord und dem neuen Zugang Bubenberg ohne Passage Hirschengraben besonders ausgeprägt auftreten würde. Eine tiefere Gehgeschwindigkeit hat erhebliche Auswirkungen auf die Verteilung der Grünzeiten und damit auf die Gesamtkapazität des Verkehrsknotens. Der Knoten Bubenberg muss zusätzlich sehr hohen Anforderungen des ÖV und des Veloverkehrs erfüllen.

Weil all diese Anforderungen ohne die Passage Hirschengraben nicht erfüllt werden können, ist diese ein *zwingendes* Element der Verkehrsmassnahmen des ersten Ausbauschriffs ZBB. Unter den gegebenen Rahmenbedingungen ist ein Betriebskonzept ohne diese Passage nicht machbar. Bei der künftigen Verkehrsdichte sind in den Hauptverkehrszeiten allein schon die Konflikte zwischen ÖV, Fuss- und Veloverkehr so gross, dass es die Passage Hirschengraben braucht, selbst bei einem später allenfalls autofreien Bahnhof-/Bubenbergplatz.

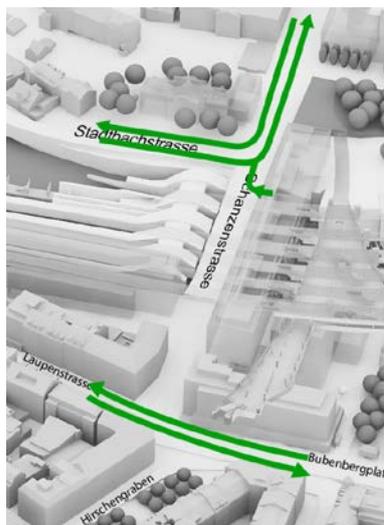
Die Verkehrsorganisation 2025 zeichnet sich gemäss dem nun verfolgten Betriebskonzept für den MIV und den ÖV im Wesentlichen durch folgende fünf Punkte aus:

- Reduktion der Verkehrsbelastung des MIV auf dem Bubenbergplatz Nord um 50 % von 15 600 Fahrzeugen (Basis 2015, durchschnittlicher Werktagsverkehr/DWT, mit Wirtschaftsverkehr, ohne ÖV) auf rund 7 800 Fahrzeuge. Bezogen auf die Verkehrsbelastung 2015, muss der Bubenbergplatz um rund 7 800 Fahrzeuge entlastet werden. Berücksichtigt man die bis 2025 ohnehin prognostizierte Verkehrsabnahme, reduziert sich dieser Wert auf rund 4 700 Fahrzeuge, um die der Knoten Bubenbergplatz entlastet werden muss.
- Lenkung der rund 4 700 Fahrzeuge auf eine innere (Kleine Westtangente, Stadtbachstrasse) und auf zwei äussere Umleitungsrouten (Bremgartenstrasse, Autobahn). Auf den äusseren Umleitungsrouten machen die Verkehrszunahmen einen geringen Anteil an der Gesamtbelastung aus und können gut aufgenommen werden. Entlang der inneren Umleitungsrouten führt die Mehrbelastung zu keiner wahrnehmbaren Zunahme der Lärmbelastung. Beispiel Stadtbachstrasse, auf Basis DWV: Heute rund 7 800 Fahrzeuge, künftig rund 9 600 Fahrzeuge. Wahrnehmbare Mehrbelastung ab rund 10 200 Fahrzeugen).
- Damit die Anforderungen des Fuss- und Veloverkehrs sowie des ÖV im Umfeld des neuen Bahnhofzugangs Bubenberg erfüllt und die betrieblich nötigen und politisch vorgegebenen Verkehrs-

reduktionen auf dem Bubenberg erreicht werden können, sind die bereits in den Vorstudien vorgesehenen Verkehrsbeschränkungen beim Knoten Bubenberg (Abbiegeverbot für den MIV von der Laupenstrasse und vom Bubenbergplatz in die Schanzenstrasse) und die Massnahmen beim Eilgutareal (Bus- und Velogegegenverkehr bei der Neubrückstrasse) erforderlich, sie sind allerdings nicht ausreichend.

- Als zusätzliche Massnahmen sind nötig:
 - o auf der Schanzenstrasse in den Spitzenzeiten eine Sperrung für den MIV stadteinwärts (ab Knoten Stadtbachstrasse) und
 - o auf der Laupenstrasse in Fahrtrichtung Bubenbergplatz ein zwingendes Rechtsabbiegen in die Belpstrasse für den MIV.
 - o Dosierung des MIV auf der Belpstrasse Richtung Bubenbergplatz.
- Auf den in den Vorstudien noch vorgesehenen Einbahnverkehr für den MIV auf der Zieglerstrasse (zwischen Effingerstrasse und Inselplatz) kann hingegen verzichtet werden.
- Damit das Betriebskonzept und die Verkehrsmassnahmen im Umfeld der Zugänge Bubenberg (Baustein 1) und Länggasse (Baustein 4) und der Bus- und Velogegegenverkehr auf der Neubrückstrasse (Baustein 3b) umgesetzt werden können, braucht es neben einer neuen Verkehrslenkung (die nicht nur auf dem Bubenbergplatz, sondern auf dem gesamten Stadtnetz im weiteren Bahnhofumfeld erfolgen muss) eine deutliche generelle Reduktion des MIV. Gemäss STEK 2016 und in Übereinstimmung mit der verstärkt rückläufigen Verkehrsbelastung auf massgebenden Verkehrsachsen in den letzten Jahren (ca. -3 % pro Jahr) wird für das Bahnhofumfeld von einer MIV-Reduktion von 20 % bis 2025 ausgegangen.

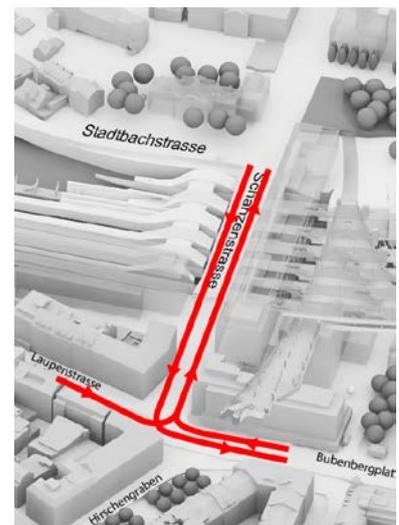
Fahrbeziehungen MIV Schanzenstrasse / Bubenbergplatz, ohne Wirtschaftsverkehr / Güterumschlag



immer offen

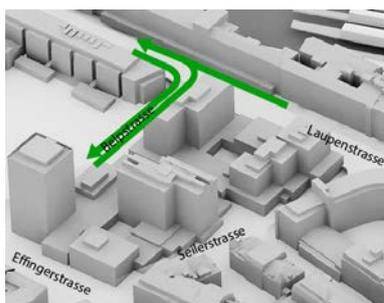


offen ausserhalb der Hauptverkehrszeiten

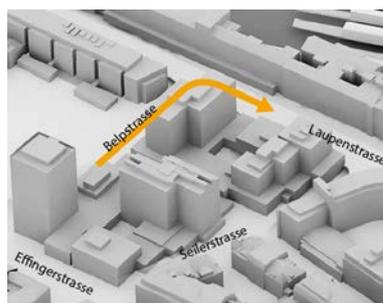


immer gesperrt

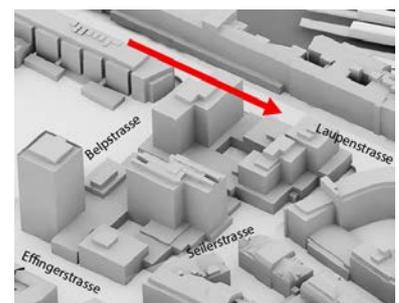
Fahrbeziehungen MIV Laupen-/Belpstrasse, ohne Wirtschaftsverkehr / Güterumschlag



immer offen



immer offen mit Dosierung



immer gesperrt

3.2 *Hirschengraben: Gleislage und Haltestellenanordnung*

Die bereits erwähnte, vom Stadtrat überwiesene Motion zur Entflechtung der Verkehrsströme im oberen Hirschengraben löste umfassende Abklärungen aus, die vom Motionär und einer von ihm bestimmten fraktionsübergreifenden Gruppe von Stadträtinnen und Stadträten eng begleitet wurden. An dieser Stelle wird nur auf das allseits anerkannte und der Kommission für Planung-, Verkehr und Stadtgrün des Stadtrats am 1. Juni 2017 vorgestellte Resultat hingewiesen: Auf die Verschiebung der Gleise vom Hirschengraben West in den Hirschengraben Ost wird verzichtet, sie hat sich aufgrund einer vertieften Gesamtbetrachtung als nicht zweckmässig erwiesen.

Im Rahmen der Abklärungen wurden in einer Verkehrssimulation im Hirschengraben Nord die intensiven Passantenströme, der dichte Takt der Bus- und Tramlinien und das hohe Veloverkehrsaufkommen für die Varianten mit und ohne Passage Hirschengraben abgebildet. Der Variantenvergleich zeigt deutlich, wie gross und unverzichtbar der Beitrag ist, den die Passage an die Reduktion der Verkehrskonflikte leistet (siehe auch Ziffer 3.4).

3.3 *Ausbau des Veloabstellplatzangebots im ersten Ausbauschnitt ZBB*

Mit SRB 2016-253 vom 28. April 2016 hat der Stadtrat den Gemeinderat beauftragt, in Verbindung mit der Passage Hirschengraben eine unterirdische Velostation auszuarbeiten und das Angebot an leicht zugänglichen und kostenlosen Veloabstellplätzen zu erhöhen. Diese Beschlüsse stimmen mit der Absicht des Gemeinderats überein. Er sieht gemäss STEK 2016 vor, das Angebot an Veloabstellplätzen im Bahnhofumfeld massiv zu erhöhen. Im Zusammenhang mit der Passage Hirschengraben wurde die technische Machbarkeit von Velostationen beim Bubenbergplatz und beim Hirschengraben geprüft: Sie ist gegeben und diese Stationen sollen nun deshalb projektiert werden. Im Rahmen der Projektierung wird es nun auch darum gehen, die Auswirkungen der Velostationen auf den öffentlichen Raum aufzuzeigen und in Varianten die stadtverträglichsten Lösungen für die Zu- und Abgänge zu finden.

Das Angebot an leicht zugänglichen und kostenlosen Veloabstellplätzen wurde in den vergangenen Jahren bereits soweit möglich verbessert. Die Möglichkeiten zu einem wesentlichen weiteren Angebotsausbau sind im öffentlichen Raum sehr begrenzt. Aus diesem Grund verzichtet der Gemeinderat vorerst darauf, die als Provisorium installierten Abstellplätze im Hirschengraben aufzuheben.

Für weitere Informationen zur Veloparkierung rund um den Bahnhof Bern wird auf das unter Ziffer 1 erwähnte und dem Stadtrat parallel zu dieser Vorlage unterbreitete Geschäft «Ausbau des Veloabstellplatzangebots im Rahmen des ersten Ausbauschnitts ZBB; Projektierungskredite (Vorprojekt/Mitwirkung/Bauprojekt)» verwiesen.

3.4 *Stand der Vorprojekte*

Die Vorprojekte zu den Bausteinen 1 bis 4 sind in Arbeit, sie werden voraussichtlich Mitte 2018 abgeschlossen. Dementsprechend sind die nachfolgenden Aussagen als «Blick in die Werkstatt» beziehungsweise als Hinweise auf besonders erwähnenswerte Aspekte gedacht. Zu den definitiven Vorprojekten wird es im Rahmen des Strassenplanverfahrens in der zweiten Hälfte 2018 eine öffentliche Mitwirkung geben. Voraussichtlich 2020 wird dem Stadtrat die Abstimmungsvorlage zum Realisierungskredit unterbreitet.

Verkehrsmassnahmen im Umfeld des Zugangs Bubenberg (Baustein 1)

- Das Strassenlayout (Spuraufteilungen und –breiten sowie Gestaltung öffentlicher Raum) wird, abgestimmt auf das Betriebskonzept, weiterentwickelt (gemäss Betriebskonzept, siehe Ziffer 3.1).
- Berücksichtigung der Anforderungen an einen hindernisfreien öffentlichen Raum (BehiG, Umsetzung hindernisfreier Raum/UHR) und an die Gestaltung im öffentlichen Raum.

- Auf der Schanzenstrasse werden Richtung Bubenbergplatz für den ÖV zwei Spuren (Links- und Rechtsabbieger) benötigt.
- Auf dem Bubenbergplatz Nord wird zwischen dem Knoten Bubenberg und der Höhe Schwanengasse/Bogenschützenstrasse eine Lösung mit je nur einer Fahrspur umgesetzt.
- Ausser bei der Bushaltestelle stadteinwärts können auf der Laupenstrasse in beiden Richtungen Velostreifen von mindestens 1,5 Metern Breite realisiert werden. Der Auftrag gemäss SRB Nr. 2016-253 vom 28. April 2016 ist damit erfüllt.
- Beim Knoten Bubenberg kann die Lichtsignalanlage mit einer Umlaufzeit² von 60 Sekunden gesteuert werden. Bei längeren Umlaufzeiten gibt es beim Fussverkehr erfahrungsgemäss viele Rotlichtverletzungen. Die neuen Anforderungen an die Grünzeiten für den Fussverkehr lassen für den Veloverkehr vom Hirschengraben in Richtung Laupen- und Schanzenstrasse weiterhin keine direkte Verkehrsführung zu.

Passage Hirschengraben (Baustein 2)

- Wie unter Ziffer 3.1 dargelegt, ist die Passage Hirschengraben für den Betrieb des Verkehrssystems 2025 selbst bei einem später allenfalls autofreien Bahnhofplatz zwingend erforderlich.
- Berücksichtigung der Anforderungen an einen hindernisfreien öffentlichen Raum (BehiG, UHR), auch beim Aufgang im Raum Hirschengraben Nord (Lift).
- Lokal, d.h. im Bereich Hirschengraben Nord, ist die Umsetzung der Passage aus weiteren Gründen sinnvoll:
 - o Die oberirdischen Übergänge können entlastet werden. Dadurch können Konflikte zwischen Fussverkehr, Veloverkehr und Tram entschärft und die Sicherheit erhöht werden.
 - o Der Wartebereich bei der Tramhaltestelle Hirschengraben stadtauswärts kann teilweise vom Fussverkehr Richtung Monbijou- und Effingerstrasse bzw. Bundesgasse entlastet werden, weil dieser durch den Hirschengraben führt.
 - o Die Erschliessung einer Velostation beim Bubenbergplatz und/oder Hirschengraben für den Personenverkehr und die Anbindung der Velostation an die Publikumsanlagen SBB können verbessert werden.
- Aufgrund der bautechnischen Zusammenhänge und der betrieblichen Abhängigkeiten ist zwingend eine zeitlich auf den Neubau des Bubenbergzentrums abgestimmte Ausführung der Passage Hirschengraben anzustreben.

Verkehrslenkung, Verkehrsmanagement (Baustein 3a)

- Auf der Grundlage des Betriebskonzepts werden als flankierende Massnahmen in erster Linie ein neues Steuerungskonzept für die Lichtsignalanlagen entwickelt sowie bauliche Massnahmen (z.B. Anpassungen von Strassenrändern, Schutzinseln oder Ampelstandorten) und Signalisationsmassnahmen (z.B. Um- und Neumarkierungen, Verschiebung von Signalen) erarbeitet.
- Berücksichtigung der Anforderungen an einen hindernisfreien öffentlichen Raum (BehiG, UHR).

Verkehrsmassnahmen im Umfeld Henkerbrännli (Baustein 3b)

- Das Strassenlayout (Spuraufteilungen und –breiten) wird, abgestimmt auf das Betriebskonzept, weiterentwickelt (gemäss Betriebskonzept, siehe Ziffer 3.1).
- Berücksichtigung der Anforderungen an einen hindernisfreien öffentlichen Raum (BehiG, UHR).
- Die Neubrückstrasse wird im Bereich Eilgutareal für den ÖV-Gegenverkehr verbreitert. Dazu muss eine Stützmauer verschoben werden.

² die Steuerung einer Lichtsignalanlage basiert auf einer Sequenz, in der alle Verkehrsströme an einem Knoten mit bestimmten Grünzeiten bedient werden; eine Umlaufzeit von 60 Sekunden bedeutet, dass diese Sequenz 60 Sekunden dauert und sich dann wiederholt. Vom Start einer Grünzeit für einen Verkehrsstrom bis zum nächsten Start der Grünzeit für denselben Verkehrsstrom dauert es also 60 Sekunden.

- Die Neubrückstrasse wird unter dem Bahn-Viadukt um etwa einen halben Meter abgesenkt, damit die für die neuen Trolleybus-Fahrleitungen geltenden technischen Anforderungen eingehalten werden können. Dies hat die Verlegung von Werkleitungen (Strom, Wasser, Kommunikation) zur Folge.
- Die Koordination mit Drittprojekten (Zwischenergebnisse aus der Zweckmassigkeitsprüfung Wyler-Länggasse, Vorstudie Schützenmatte, Velomassnahmen Lorrainebrücke, Aufwertung Kleeplatz) führt zu einer Perimetererweiterung.

Verkehrsmassnahmen im Umfeld des Zugangs Länggasse (Baustein 4)

- Das Strassenlayout (Spuraufteilungen und -breiten) wird, abgestimmt auf das Betriebskonzept, weiterentwickelt (gemäss Betriebskonzept, siehe Ziffer 3.1).
- Berücksichtigung der Anforderungen an einen hindernisfreien öffentlichen Raum (BehiG, UHR).
- Auf der Schanzenstrasse kann in Richtung Länggasse ein Velostreifen von mindestens 1,5 Metern Breite realisiert werden, in der Gegenrichtung können die Velos die Busspur mitbenutzen. Der Auftrag des Stadtrats gemäss SRB Nr. 2016-253 vom 28. April 2016 ist damit erfüllt.

3.5 Planungsprozess 'Stadtraum Bahnhof'

Im STEK 2016 wurde die «Neuorganisation und Gestaltung des Gebiets 'Stadtraum Bahnhof' qualitativ sichern» als Schwerpunktmasnahme definiert. Zurzeit wird deshalb unter Federführung der Präsidialdirektion ein Planungsprozess definiert, der für den Raum Hirschengraben – Bubenbergplatz – Bahnhofplatz – Bollwerk eine langfristige Perspektive zur Weiterentwicklung aufzeigt und der zugleich sicherstellt, dass Vorhaben im Bahnhofumfeld auf diese angestrebte Entwicklung ausrichtet und zeitgerecht umgesetzt werden können. Aus Verkehrsoptik soll der Prozess auf dem heutigen dezentralen ÖV-Haltestellensystem im Bahnhofumfeld basieren und aufzeigen, wie dieses System längerfristig weiterentwickelt werden kann. Teil dieser Ausgangslage ist insbesondere auch die Passage Hirschengraben, welche losgelöst von der künftigen MIV-Entwicklung auf dem Bahnhofplatz zwingend erforderlich sein wird, um die Passantenströme des Bahnhofzugangs Bubenberg aufnehmen und verteilen zu können. Der Prozess wird so ausgestaltet, dass einzelne konkrete Vorhaben und die langfristige Perspektive parallel entwickelt werden. Am Prozess sollen neben den betroffenen städtischen Fachstellen und externen Fachleuten in noch zu definierender Weise auch die Bürgergemeinde Bern und eine Vertretung des Stadtrats bzw. der Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün (wie bei den Workshops zur «Entflechtung Hirschengraben») einbezogen werden.

Wegen der Passage Hirschengraben (Baustein 2) kann das Bubenbergdenkmal nicht am heutigen Standort bleiben. Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass die Neuplatzierung eines historischen Denkmals eine ungewöhnliche, aber im Interesse der angestrebten Entwicklung mögliche Massnahme darstellt, zumal das Denkmal schon heute nicht mehr an seinem ursprünglichen Standort steht. Zu berücksichtigen ist indes, dass das Denkmal zum UNESCO-Welterbe «Altstadt von Bern» gehört; es ist damit integraler Bestandteil dieses Raums und steht unter Schutz. Ein neuer Standort soll im Perimeter Bubenbergplatz–Hirschengraben liegen. Eine allfällige Verschiebung muss integral (d.h. inklusive des Sockels) erfolgen, und der zeitnahe Wiederaufbau am gewählten Ersatzstandort muss gesichert sein.

Sofern es die Kredithöhe erfordert, wird der Gemeinderat dem Stadtrat für den Planungsprozess 'Stadtraum Bahnhof' einen entsprechenden Planungskredit beantragen.

4. Fazit

Der Bahnhof und sein Umfeld werden sich mit der Umsetzung des ersten Ausbauschnitts ZBB verändern. Im Zentrum stehen dabei zwar die ZBB-Vorhaben von SBB, RBS und Stadt. Zur angestrebten Aufwertung tragen aber weitere Massnahmen der Stadt bei, namentlich der geplante Ausbau

des Veloabstellplatzangebots (siehe dazu die gleichzeitig vorgelegte separate Vorlage). Nach der Umsetzung dieser Vorhaben werden der Bahnhof und die Verkehrsorganisation im Bahnhofumfeld bereit sein für den weiteren Ausbau der Angebote des ÖV, sie werden attraktiver, hindernisfrei und sicher sein. Ziel ist, mit dem Ausbau des Veloabstellplatzangebots und der Reduktion der Fahrspuren auf dem Bubenbergplatz den Hirschengraben und den Bubenbergplatz besser als öffentliche Stadt- und Aufenthaltsräume nutzbar zu machen. Auf den vom MIV entlasteten Achsen entstehen zudem auch für den Veloverkehr wesentliche bessere Verhältnisse.

In der laufenden Phase der Projektierung (Vorprojekt) sind die Arbeiten am Betriebskonzept abgeschlossen und die Prüfaufträge des Stadtrats gemäss dessen Beschlüssen vom 28. April 2016 erfüllt. Die Vorprojekte sind in Arbeit und werden voraussichtlich Mitte 2018 vorliegen. Die Verkehrsmassnahmen bilden mit der Passage Hirschengraben ein integral umzusetzendes Massnahmenpaket, für das der Gemeinderat dem Stadtrat zu gegebener Zeit einen Gesamtrealisierungskredit unterbreiten wird.

Die vertieften Abklärungen zu den Verkehrsmassnahmen haben gezeigt, dass für deren Umsetzung ein Strassenplanverfahren erforderlich ist. In den Vorstudien ging man nach damaligem Kenntnisstand noch von einem einfachen Baubewilligungsverfahren aus. Die für das Strassenplanverfahren erforderlichen finanziellen Mittel (Vorbereitung, Durchführung und Auswertung der öffentlichen Mitwirkung) werden mit dieser Vorlage beantragt. Dieses Vorgehen ermöglicht es, dass das Mitwirkungsverfahren zu keinen Verzögerungen im übergeordneten Zeitplan führt. Die Arbeiten am Bauprojekt können parallel zur Mitwirkung gestartet und die Auswertung der Mitwirkung im Bauprojekt berücksichtigt werden.

5. Kosten und Finanzierung

5.1 Kosten

Für das Mitwirkungsverfahren und die weitere Projektierung des Bauprojekts wird eine Kreditaufstockung von Fr. 4 950 000.00 auf insgesamt Fr. 6 800 000.00 beantragt (alle Beträge inkl. MWSt).

Vorprojekt/Mitwirkung/Bauprojekt	Fr.	5 700 000.00
rechtliche/technische Gutachten	Fr.	400 000.00
Information/Kommunikation	Fr.	50 000.00
Unvorhergesehenes	Fr.	650 000.00
<i>Total</i>		<i>6 800 000.00</i>

Der mit SRB Nr. 2016-253 vom 28. April 2016 bewilligte Projektierungskredit (Phase Vorprojekt) von Fr. 1 850 000.00 ist in diesen Beträgen enthalten. Eine Aufteilung der Projektierungskosten auf die Bausteine erübrigt sich, da die Massnahmen ein Gesamtpaket bilden, für dessen Umsetzung der Gemeinderat dem Stadtrat einen Gesamtkredit unterbreiten wird.

Erläuterungen

- zur Position *Vorprojekt/Mitwirkun Bauprojekt (gemäss SIA)*: enthält Honorar- und Nebenkosten für Planer/Bauingenieure, Lichtsignalplaner, Landschaftsarchitekten, Bauherrenunterstützung, Gesamtkoordinator Verkehr und die Kosten für die Mitwirkung gemäss kantonalem Strassengesetz.
- zur Position *rechtliche/technische Gutachten*: enthält die Honorar- und Nebenkosten für Expertisen zu besonderen technischen und rechtlichen Fragen wie Umweltverträglichkeitsprüfung, Road Safety Audit etc.
- zur Position *Information/Kommunikation*: enthält die Kosten für projektspezifische Information und Kommunikation zu den Verkehrsmassnahmen (Bausteine 1 bis 4).

- zur *Position Unvorhergesehenes*: Die Schätzung basiert auf allgemeinen Erfahrungswerten und auf Erkenntnissen aus den bisherigen Arbeiten.

5.2 Finanzierung – Eingabe ins Agglomerationsprogramm

Die Stadt strebt eine substanzielle Beteiligung von Bund und Kanton an den Kosten der Verkehrsmassnahmen an. Die Massnahmen wurden deshalb 2016 vom Kanton ins Agglomerationsprogramm des Bundes, 3. Generation, als sogenannte «A-Projekte» zur Mitfinanzierung angemeldet. Dies vor dem unter den Projektpartnern anerkannten Hintergrund, dass die Verkehrsmassnahmen zwingend erforderlich sind, um die mit dem neuen Bahnhofzugang Bubenberg zu erwartenden Fussgängerströme im städtischen Verkehrsumfeld aufnehmen zu können.

Am 17. Januar 2018 hat der Bundesrat eine Vorlage in die öffentliche Vernehmlassung geschickt, die vorerst einzig den Baustein 3a (Verkehrsmanagement) als A-Massnahme aufführt. Die übrigen Verkehrsmassnahmen figurieren unter der B-Priorität. Für A-Massnahmen werden Mittel frühestens Mitte 2019 zur Verfügung stehen, für B-Massnahmen frühestens 2023/2024. Die Auswirkungen einer allfälligen definitiven Einreihung als B-Massnahmen auf das Bauprogramm lassen sich zum heutigen Zeitpunkt noch nicht im Detail abschätzen. Gesichert ist jedoch, dass eine Eröffnung des neuen Bahnhofzugangs Bubenberg *ohne* Anpassung der heutigen Verkehrssituation zu massiven Behinderungen des Verkehrs im Bahnhofumfeld führen würde und die Passantenströme nicht adäquat zu- und weggeführt werden könnten. Der Gemeinderat bzw. die federführende Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün werden sich zusammen mit dem Kanton und den übrigen Projektpartnern dafür einsetzen, dass alle Massnahmen als A-Projekte eingestuft werden. Gemäss aktuellem Zeitplan wird der Bundesrat die Vorlage im Herbst 2018 zuhanden der Eidgenössischen Räte verabschieden, die definitiven Beschlüsse der Räte dürften im Frühling 2019 vorliegen.

Weil der Handlungsbedarf zum Ausbau des Bahnhofs unbestrittenermassen sehr gross ist und damit keine Zweifel bezüglich der Entschlossenheit der Stadt aufkommen, ihren Beitrag zur Umsetzung des ersten Ausbauschriffs ZBB zu leisten, unterbreitet der Gemeinderat dem Stadtrat den vorliegenden Antrag trotz der bestehenden Unsicherheit bezüglich der Priorisierung der Verkehrsmassnahmen durch den Bund. Falls sich an der Priorisierung nichts mehr ändert, wird er die Lage mit den ZBB-Partnern zu gegebener Zeit neu beurteilen müssen.

Da Bund und Kanton keine direkten Beiträge an Projektierungskosten leisten, beantragt der Gemeinderat – wie üblich – einen Kredit im Umfang der vollen Kosten (Bruttokredit).

In der Vorlage zum SRB Nr. 2016-253 vom 28. April 2016 wurden die Baukosten auf 70,0 Mio. Franken geschätzt (+/-50 %; inkl. MwSt.), im Agglomerationsprogramm werden die geschätzten Gesamtkosten mit 93,0 Mio. Franken beziffert (+/-30 %; inkl. MwSt.). In der für 2020 geplanten Abstimmungsvorlage für den Ausführungskredit (Phase Ausschreibung/Ausführungsprojekt/Realisierung) werden die definitiven Kosten ausgewiesen werden (Basis Bauprojekt).

6. Kapitalfolgekosten

Der Projektierungskredit wird später in den Hauptkredit aufgenommen. Anlagen im Bau werden nach HRM2 nicht abgeschrieben, die Abschreibung erfolgt erst nach Inbetriebnahme zum entsprechenden Abschreibungssatz der Kategorie. Bei Nichtrealisierung des Projekts erfolgt die sofortige Abschreibung der aufgelaufenen Investitionskosten.

Die Folgekosten des Gesamtprojekts können mit den aktuellen Eckwerten noch nicht beziffert werden

7. Kommunikation und Partizipation

Die Stadt Bern kommuniziert als Teil der Planungs- und Bauherrengemeinschaft «Zukunft Bahnhof Bern». In diesem Rahmen sind in den vergangenen Jahren mehrere Medienkonferenzen durchgeführt worden, an denen über das Gesamtvorhaben kommuniziert wurde. Teil dieser Kommunikation ist auch der Infopavillon ZBB auf der Parkterrasse, in dem die Stadt Bern präsent ist.

Mit der fortschreitenden Projektierung der Verkehrsmassnahmen besteht auch ein Bedarf nach eigenständiger Kommunikation und Partizipation durch die Stadt. Dazu wurde 2016 die städtische Begleitgruppe Verkehrsmassnahmen ZBB mit Vertretungen aus den bahnhofnahen Stadtteilen, von Parteien und Interessenorganisationen und aus der Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün des Stadtrats gebildet. Diese Begleitgruppe ist bisher zu zwei Sitzungen zusammengetroffen und hat wesentliche Impulse für die Planung und Projektierung gegeben, beispielsweise hinsichtlich Hindernisfreiheit und Berücksichtigung der Interessen von Velofahrenden.

8. Weiteres Vorgehen/Terminplan

Folgendes weitere Vorgehen ist geplant:

- Mitte 2018 Abschluss Vorprojekt und Start öffentliche Mitwirkung
- Anfang 2019 Mitwirkungsbericht
- ab Mitte 2018 – 2019 Bauprojekt erstellen
- 2020 Ausführungskredit (Volksabstimmung)

Die Übereinstimmung der Verkehrsmassnahmen mit den Bestimmungen des Umweltrechts ist in einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nachzuweisen. Die Erarbeitung der Strassenpläne und der UVP werden auf der Grundlage des Vorprojekts gestartet, aber erst bei Vorliegen der Bauprojekte abgeschlossen.

Die Bewilligung der beantragten Erhöhung des Projektierungskredits ist eine Voraussetzung dafür, dass die Verkehrsmassnahmen bis zur Inbetriebnahme der Publikumsanlage SBB und Tiefbahnhof RBS umgesetzt werden können.

Antrag

1. Der Stadtrat genehmigt das Geschäft Zukunft Bahnhof Bern (ZBB): Verkehrsmassnahmen im ersten Ausbauschnitt; Erhöhung Projektierungskredit (Mitwirkung/Bauprojekt).
2. Er nimmt Kenntnis vom Betriebskonzept.
3. Der Gemeinderat wird beauftragt, die Passage Hirschengraben im Bauprojekt auszuarbeiten und die Realisierungskosten in den Gesamtkredit zur Umsetzung der Verkehrsmassnahmen aufzunehmen.
4. Für die Projektierung der Verkehrsmassnahmen im ersten Ausbauschnitt wird der bestehende Kredit zu Lasten der Investitionsrechnung Konto 15100464 (KST 510110) von Fr. 1 850 000.00 um Fr. 4 950 000.00 auf neu Fr. 6 800 000.00 erhöht.
5. Der Stadtrat nimmt Kenntnis davon, dass bei einer Zustimmung zum Antrag 3 die weitere Projektierung unter der Annahme erfolgt, dass das Bubenbergsdenkmal vom heutigen Standort entfernt wird.

6. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen.

Bern, 31. Januar 2018

Der Gemeinderat