



Medienkonferenz ZBB: Städtische Verkehrsmassnahmen, vom Dienstag, 6. Oktober 2020

REFERAT VON GEMEINDERÄTIN URSULA WYSS, DIREKTORIN FÜR TIEFBAU,
VERKEHR UND STADTGRÜN

Es gilt das gesprochene Wort

Sehr geehrter Christoph Neuhaus, sehr geehrte Vertreter der SBB,
werte Medienschaffende

Auch ich begrüsse Sie alle herzlich zu dieser Medienkonferenz – aus Corona technischen Gründen nicht wie ursprünglich geplant IM Bahnhof Bern (Infopavillon Projekt ZBB), aber doch AM Bahnhof Bern. Ja, dieser Ort passt eigentlich sogar besser, um Ihnen die städtischen Massnahmen für den Jahrhundertumbau des Berner Bahnhofs vorzustellen. Denn: Ein ausgebauter und moderner Bahnhof Bern ist schön und gut – er funktioniert aber nur dann als ÖV-Drehscheibe, wenn die Pendlerinnen und Pendler aus dem Bahnhof in ein ebenso zeitgemässes städtisches Bahnhofumfeld treten können.

Anders als heute werden diese Pendlerinnen und Pendler nicht mehr vor allem beim Haupteingang zirkulieren. Ein zweiter, gleichwertiger Ein-/Ausgang wird beim Bubenbergplatz gebaut. Das ist nötig, weil der neue RBS-Tiefbahnhof viel weiter westlich als heute, also unterhalb der SBB-Gleise, liegen wird. Beim neuen Bahnhofausgang Bubenberg werden künftig gleich viele Pendlerinnen und Pendler erwartet wie beim heutigen Hauptausgang. Wenn man sich einmal vor Augen ruft, wie viele Menschen schon heute am Morgen von der Welle her Richtung Stadt und am Abend wieder zurück in den Bahnhof strömen, kann man gut nachvollziehen, weshalb hier Verkehrsmassnahmen nötig sind.

Flankierende Massnahmen sind nötig, damit diese vielen Menschen die Strassen auch während der Stosszeiten gefahrlos und rasch überqueren können. Damit sie in kürzester Zeit auf ein gut funktionierendes ÖV-Netz umsteigen können, auf dem Trams und

Busse flüssig unterwegs sind. Damit die Pendlerinnen und Pendler für ihre weiteren Wege in der Stadt aufs eigene oder aufs Mietvelo umsteigen und dieses am Abend sicher und bahnhofsnahe abstellen können. Und für diesen Teil des Grossprojekts ist die Stadt Bern verantwortlich. Diesen Teil wollen wir beitragen, und diesen Teil wollen wir gut machen.

Einen Kredit von 112 Millionen Franken legt der Gemeinderat dem Stadtrat und im kommenden März der Stimmbevölkerung vor, damit die städtischen Massnahmen realisiert werden können. Netto gibt die Stadt «nur» rund 54 Millionen Franken aus, denn rund die Hälfte der Investitionen wird in Form von Beiträgen von Bund und Kanton in die Stadtkasse zurückfliessen. Insgesamt investieren die Partner – Bund, Kanton, die Bahnunternehmen – rund eine Milliarde Franken in den neuen Bahnhof Bern. Der Anteil der Stadt Bern an die Gesamtkosten ist also vergleichsweise gering. Er beträgt nur rund 6 Prozent. Gleichzeitig profitieren wir 100 Prozent vom neuen Bahnhof. Salopp könnte man also sagen: Wir bekommen viel Bahnhof für wenig Geld.

Wir wollen ausserdem die Chancen nutzen, die so ein Grossprojekt für eine nachhaltige Stadtentwicklung mit sich bringt. Die Umgebung des Bahnhofs soll so gestaltet werden, dass sie für alle Verkehrsteilnehmer funktioniert: Fuss- und Veloverkehr, ÖV, Taxis und auch für Personen, die aufs Auto angewiesen sind. Ich denke hier vor allem an den Wirtschaftsverkehr: Also Handwerker und Lieferanten, die rund um den Bahnhof ebenfalls zirkulieren können müssen.

Damit ein sicheres und flüssiges Miteinander möglich ist, müssen wir im Umfeld des Bahnhofs bauliche Massnahmen umsetzen und das Verkehrsregime anpassen. Es ist nötig, den motorisierten Individualverkehr auf der Achse Inselplatz-Bubenbergplatz-Bahnhofplatz-Bollwerk um 60 Prozent zu reduzieren. Wie dies realisiert werden soll, erklärt Ihnen anschliessend Stadtingenieur Reto Zurbuchen.

Das Grossprojekt ZBB bietet ausserdem die Möglichkeit, stadtverträgliche Mobilität weiter zu stärken: Wir können zahlreiche Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr anpacken und umsetzen. Ein Beispiel aus dem Bereich Fussverkehr: Auf der Seite Bubenbergzentrum und im Hirschengraben werden die Flächen für Fussgängerinnen und Fussgänger deutlich vergrössert. Es wird zudem klarer ersichtlich sein, wo der Fussverkehr und wo der Veloverkehr unterwegs sein soll. Auch für Velofahrerinnen und Velofahrer wird es rund um den Bahnhof einfacher. Auch hier ein Beispiel: Sie müssen künftig nicht mehr rund um die Schützenmatte fahren, wenn sie vom Bollwerk

Richtung Henkerbrännli unterwegs sind. Velos dürfen künftig in beide Richtungen zwischen Bollwerk und Henkerbrännli direkt über die Neubrückstrasse fahren (analog ÖV). Ausserdem nutzt die Stadt die Bauarbeiten für das Projekt ZBB, um weitere Bus-, Tram- und Postautohaltestellen im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes umzugestalten und hindernisfrei zu machen.

Sie sehen: Der Ausbau und die Modernisierung des Berner Bahnhofs ist nicht nur im Inneren nötig, sondern auch rund um den Bahnhof. Das Projekt ist eine grosse Chance, den Verkehrsfluss rund um den Bahnhof zu optimieren. Davon werden alle profitieren, die sich hier Tag für Tag bewegen. Auf einen funktionierenden Berner Bahnhof sind wir alle angewiesen: Stadtbewohnerinnen und -bewohner, Pendlerinnen und Pendler und nicht zuletzt die Wirtschaft von Stadt, Region und Kanton. Damit gebe ich das Wort gerne an Regierungsrat Christoph Neuhaus.