

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Zukunft Bahnhof Bern (ZBB): Verkehrsmassnahmen Stadt Bern; Ausführungskredit (Vortrag und Abstimmungsbotschaft)

1. Worum es geht

Die Stadt Bern erhält einen neuen, modernen Bahnhof: Damit er auch in Zukunft seine Funktionen erfüllen und als Drehscheibe dienen kann, erstellt der Regionalverkehr Bern Solothurn (RBS) unterhalb der bestehenden Gleise 2 – 7 des SBB-Bahnhofs einen neuen Tiefbahnhof; die SBB baut zwischen der bisherigen Bahnstufung und der Welle eine zweite unterirdische Passage, die «Unterführung Mitte» mit neuen Bahnhofszugängen beim Bubenbergzentrum und in der Länggasse. Damit kann die Rolle Berns als zweitgrösster Bahnhof der Schweiz gefestigt werden. Die Vorhaben von RBS und SBB befinden sich bereits in Ausführung. Die Inbetriebnahme erfolgt gestaffelt ab 2027, der Bauabschluss bis 2030. Die Gesamtkosten des eigentlichen Bahnhofumbaus betragen rund 1 Milliarde Franken.

Damit der neue Bahnhof einwandfrei funktionieren und optimal an das städtische ÖV-Netz und das Bahnhofumfeld angeschlossen werden kann, muss auch die Stadt ihren Beitrag leisten. Dazu sind umfangreiche Anpassungen am Verkehrssystem im Bahnhofumfeld erforderlich, nachfolgend ZBB-Verkehrsmassnahmen (ZBBS) genannt. Zurzeit läuft die Vorprüfung durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern (AGR).

Vorliegend unterbreitet der Gemeinderat dem Stadtrat zuhanden der Stimmberechtigten der Stadt Bern den Ausführungskredit zu den Verkehrsmassnahmen ZBBS sowie – aus finanztechnischen Gründen separat beantragt – zwei ergänzende Kredite für Massnahmen im Bereich der Siedlungsentwässerung und für zwei Wartehallen. Der Gesamtbetrag beläuft sich auf Fr. 112 167 000.00; davon entfallen Fr. 108 427 000.00 auf den allgemeinen Haushalt und Fr. 3 740 000.00 auf die Sonderrechnung Siedlungsentwässerung (gebührenfinanziert). Bei den beantragten Summen handelt es sich um Bruttokredite. Für die Realisierung sind namhafte Beiträge von Bund und Kanton (insgesamt gut 58 Mio. Franken) zugesichert – rund 54 Mio. Franken davon bereits verbindlich (siehe dazu Ausführungen unter Ziffer 11). Somit verbleiben der Stadt bei den über den allgemeinen Haushalt finanzierten Massnahmen letztlich Nettokosten von ca. 50 Mio. Franken. Die Volksabstimmung über den Realisierungskredit soll im März 2021 stattfinden.

Dazu kommen die bei der Stadt für den generellen ZBB-Planungskredit anfallenden Kosten von Fr. 4 375 000.00 (SRB Nr. 2016-607) sowie der von der Stadt gesprochene Beitrag von Fr. 6 800 000.00 an den neuen Bahnhofzugang Bubenbergrasse (SRB Nr. 2016-608). Diese Kosten von rund 11 Mio. Franken sind im vorliegenden Ausführungskredit nicht enthalten.

Der Anteil der Stadt Bern an die Gesamtkosten für den Bahnhofausbau wird sich deshalb insgesamt in der Grössenordnung von rund 61 Mio. Franken (oder 6%) bewegen. Davon können positive Impulse für eine nachhaltige Innenstadt- und Mobilitätsentwicklung erwartet werden, von denen der gesamte Wohn- und Wirtschaftsstandort Bern profitieren kann.

2. Umsetzung der bisherigen Beschlüsse des Stadtrats

Im Zusammenhang mit den städtischen Verkehrsmassnahmen (ZBBS) hat der Stadtrat bisher folgende Beschlüsse gefasst:

- *SRB Nr. 2014-170 vom 3. April 2014:* Der Stadtrat genehmigt einen Projektierungskredit von Fr. 880 000.00 an das Bau- und Auflageprojekt für den neuen Bahnhofzugang Bubenberg (Stadtbeitrag).
- *SRB Nr. 2016-253 vom 28. April 2016:* Der Stadtrat genehmigt für die Projektierung der Verkehrsmassnahmen ZBB (Phase Vorprojekt) die Aufstockung des im April 2014 genehmigten Kredits um Fr. 1 850 000.00 auf insgesamt Fr. 2 730 000.00. Im Vortrag wird der Stadtrat darüber informiert, dass der Kredit später aufgeteilt wird: in einen Stadtbeitrag an den Zugang Bubenberg und einen Kredit für die Verkehrsmassnahmen im Bahnhofumfeld. In Verbindung mit dieser Krediterhöhung hat der Stadtrat gleichzeitig folgende Beschlüsse gefasst:
 - o Die Verkehrsmassnahmen sind so zu gestalten, dass der Bubenbergplatz weitestgehend vom motorisierten Individualverkehr (MIV) freigehalten wird. Es wird mindestens eine Halbierung des Verkehrsaufkommens sichergestellt (52 Ja, 11 Nein, 1 Enthaltung).
Umsetzungsstand: Diese Vorgabe wird mit den Bausteinen 1 und 3a des Projekts Verkehrsmassnahmen ZBBS erfüllt.
 - o Im Rahmen der weiteren Projektierung ist für die Personenpassage Hirschengraben eine Variante mit einer unterirdischen Veloparkieranlage, welche südseitig über eine befahrbare Zugangsrampe erreichbar ist, auszuarbeiten und dem Stadtrat vorzulegen. In der kombinierten Unterführung/Veloparkieranlage ist genügend Zirkulationsraum für den Fussverkehr freizuhalten (35 Ja, 32 Nein).
Umsetzungsstand: Der Stadtrat hat mit SRB Nr. 2018-190 vom 26. April 2018 (s. unten) einem Projektierungskredit für die Velostation Hirschengraben (Phasen Vorprojekt/Mitwirkung) von Fr. 870 000.00 zugestimmt. In der inzwischen durchgeführten Mitwirkung zu den Verkehrsmassnahmen ZBBS stiess der Ausbau des Veloabstellplatzangebots im Bahnhofumfeld grundsätzlich auf Zustimmung. Die Option einer unterirdischen Velostation im Hirschengraben (Baustein 2+) wurde zwar durchaus kritisch betrachtet, aber unter der Bedingung, dass keine gleichwertige Alternative besteht, mehrheitlich akzeptiert. Der Nachweis, dass keine gleichwertige Alternative für den angestrebten Angebotsausbau besteht, ist mit der vom Gemeinderat verabschiedeten Strategie «Veloabstellplätze im Bahnhofumfeld» inzwischen erbracht worden (Download unter <https://www.bern.ch/themen/mobilitat-und-verkehr/gesamtverkehr/projekte-und-massnahmen/zukunft-bahnhof-bern>). Voraussetzung für die Weiterbearbeitung des Projekts ist jedoch, dass die zurzeit laufende Diskussion mit dem Bundesamt für Kultur und der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege (EKD) den Schluss zulassen, dass eine Optimierung der vorliegenden Pläne zur Velostation Hirschengraben zu einem bewilligungsfähigen Projekt führen. Die EKD hatte 2018 darauf hingewiesen, dass das Vorhaben Velostation Hirschengraben eine «schwere Beeinträchtigung» darstelle und deshalb darauf zu verzichten sei. Dieses Gutachten bezieht sich allerdings nicht auf das seither weiter entwickelte Projekt, sondern auf frühere Planungsgrundlagen. Aus Sicht der federführenden Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (TVS) sind Optimierungen möglich, welche den Vorbehalten der EKD Rechnung tragen sollten; dazu laufen die oben erwähnten Gespräche. Der Antrag für die Erhöhung des Projektierungskredits für die Velostation wird dem Stadtrat gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt unterbreitet – insofern ist die Vorgabe des Stadtrats noch nicht erfüllt. Über den allfälligen Ausführungskredit zum Bau der Velostation Hirschengraben werden sodann die Stimmberechtigten der Stadt Bern zu befinden haben. Die Abstimmung wird so terminiert, dass eine zeitlich und baulich abgestimmte Realisierung mit der Personenpassage gewährleistet werden

kann. Die Verkehrsmassnahmen ZBBS können mit Velostation Hirschengraben (Baustein 2+) oder ohne Velostation Hirschengraben (Baustein 2) umgesetzt werden (vgl. dazu auch Ziffer 6 hinten). Entscheide zum Ausbau des Veloabstellangebots werden im vorliegenden Geschäft keine gefällt (vgl. auch Ziffer 6 hinten).

- Auf der Schanzenstrasse sind in beiden Richtungen Velostreifen von mindestens 1.5 Meter zu realisieren (45 Ja, 23 Nein).

Umsetzungsstand: Die Vorgabe wird mit dem vorliegenden Projekt (Baustein 1) für den Veloverkehr in Richtung Länggasse (bergauf) vollständig erfüllt. In der Gegenrichtung (bergab) wird der Veloverkehr bis zur Einmündung der Stadtbachstrasse auf der Busspur und danach auf der (schwach befahrenen) Rechtsabbiegespur des MIV geführt. Diese Lösung ist angesichts der geringen Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen dem Velo- und dem übrigen Verkehr bezüglich Sicherheit und Komfort vertretbar. Ein separater Velostreifen ist nicht durchgängig umsetzbar, weil sowohl im Abschnitt zwischen der Hochschulstrasse und der Einmündung der Stadtbachstrasse als auch beim Knoten Bubenbergplatz weiterhin zwei Fahrspuren nötig sind: Auf der Nordseite der Schanzenstrasse sind sie erforderlich, damit der motorisierte Individualverkehr Richtung Schanzenbrücke dosiert und in den Hauptverkehrszeiten über die Stadtbachstrasse umgeleitet werden kann. Auf der Südseite braucht es zwei Fahrspuren, damit die rasche Wegfahrt der in hohem Takt verkehrenden Busse Richtung Bubenbergplatz und Laupenstrasse gewährleistet werden kann. Die Vorgabe des Stadtrats ist damit, soweit möglich, erfüllt.

- Auf der Laupenstrasse sind in beiden Richtungen Velostreifen von mindestens 1.5 Meter zu realisieren (Beschluss 7; 46 Ja, 20 Nein, 2 Enthaltungen).

Umsetzungsstand: Die Vorgabe wird mit dem vorliegenden Projekt (Baustein 1) erfüllt.

- Im Rahmen des Projekts Verkehrsmassnahmen ZBBS ist im Bahnhofumfeld das Angebot an leicht zugänglichen und kostenlosen Veloabstellplätzen insgesamt zu erhöhen (42 Ja, 18 Nein, 7 Enthaltungen).

Umsetzungsstand: Dem Stadtrat wird – sofern und sobald sich eine bewilligungsfähige Lösung finden lässt (s. vorne) – ein Antrag zur Erhöhung des Projektierungskredits für eine unterirdische Velostation im Hirschengraben unterbreitet. Gemäss der darin erörterten Strategie Veloabstellplätze im Bahnhofumfeld soll das Angebot an leicht zugänglichen Abstellplätzen durch den Bau mehrerer Velostationen erhöht werden. Das Angebot an Gratis-Abstellplätzen kann nur erhöht werden, wenn solche Plätze auch in Velostationen angeboten werden. Zurzeit werden die entsprechenden Voraussetzungen und die finanziellen Konsequenzen vertieft geprüft. In Verbindung mit dem vorliegend unterbreiteten Ausführungskredit zu den Verkehrsmassnahmen ZBB werden keine Entscheide zum Ausbau des Veloabstellplatzangebots gefällt. Im Hirschengraben werden jedoch wegen der notwendigen Umgestaltung des Platzes aufgrund der neuen Personenpassage oberirdische Veloabstellplätze wegfallen. Aus Sicht des Gemeinderats ist ein angemessener Ersatz zwingend erforderlich, soweit nicht mit Lenkungs- und Ordnungsmassnahmen (bessere Auslastung bestehender Velostationen, konsequentes Wegräumen von «besitzerlosen» Velos etc.) eine Kompensation erfolgen kann. Allerdings werden solche Massnahmen schon heute im gesamten Bahnhofumfeld umgesetzt. Die angestrebte Angebotsqualität bei der Veloparkierung lässt sich nur mit einem deutlichen Angebotsausbau erreichen. Die Vorgabe des Stadtrats kann erst in Verbindung mit den Ausführungskrediten zu neuen Velostationen umgesetzt werden.

- *SRB Nr. 2018-189 vom 26. April 2018:* Der Stadtrat genehmigt für die weitere Projektierung der Verkehrsmassnahmen ZBBS (Phasen Mitwirkung/Bauprojekt) eine Erhöhung des Kredits auf insgesamt Fr. 6 800 000.00. In Verbindung mit dieser Krediterhöhung hat der Stadtrat zudem folgende Beschlüsse gefasst:

- Der Gemeinderat wird beauftragt, dem Stadtrat gleichzeitig mit dem Realisierungskredit [für die Verkehrsmassnahmen ZBBS] ein Konzept vorzulegen für eine Umsetzung eines auto-freien Bahnhofplatzes (39 Ja, 19 Nein, 1 Enthaltung).

Umsetzungsstand: Das Konzept liegt vor und ist nachfolgend unter Ziffer 5 beschrieben. Die Vorgabe des Stadtrats ist damit erfüllt.

- Die Lösung [für die Verkehrsmassnahmen ZBBS] muss kompatibel sein mit möglichen zukünftigen Entwicklungen rund um den Bahnhof. Der Prozess Entwicklung Bahnhof Bern (Verkehr und Stadtraum) muss unverzüglich gestartet werden, dabei ist die Machbarkeit der Zusammenlegung der Tram- und Bushaltestellen «Hirschengraben» und «Bahnhof» auf dem Bubenbergplatz detailliert zu prüfen. Wird ein Ausführungskredit für die Passage Hirschengraben beantragt, sind die Kompatibilität mit diesem langfristigen Zielbild detailliert auszuweisen (41 Ja, 16 Nein, 2 Enthaltungen).

Umsetzungsstand: Zur Phase 1.1 des Planungsprozesses zum Stadtraum Bahnhof liegt ein Bericht vor, in dem die Aufwärtskompatibilität der Verkehrsmassnahmen ZBBS mit möglichen Zukunftsbildern für den Stadtraum Bahnhof nachgewiesen ist. In der Phase 1.1 wurde unter anderem auch die Zusammenlegung der Tram- und Bushaltestellen «Hirschengraben» und «Bahnhof» auf dem Bubenbergplatz detailliert geprüft und schliesslich verworfen, weil sie technisch nicht machbar ist: Einerseits fehlt es an Platz für ausreichend breite Perrons sowie für zweckmässige Lösungen für den Wirtschaftsverkehr und die Blaulichtorganisationen. Andererseits reicht die Kapazität der Haltestellen nicht aus, um den heutigen und künftigen Takt des Bus- und Tramangebots zu ermöglichen. Anhand der Zukunftsbilder ist auch ersichtlich, dass ein grosses Potenzial für die stadträumliche Aufwertung des Bahnhofumfelds unter Beibehaltung der bipolaren Haltestellenanordnung (mit Hirschengraben und Bahnhof) besteht. Die Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün des Stadtrats hat an ihrer Sitzung vom 15. August 2019 die Ergebnisse zur Phase 1.1 Kenntnis genommen. Die Vorgabe des Stadtrats ist damit erfüllt.

- Zur Qualitätssicherung [der Massnahmen im Raum Hirschengraben: Ausgang Passage, Velostation und Ersatzstandort Bubenbergdenkmal] ist in den anstehenden Projektphasen der Lösungsvorschlag (und allfällig auszuarbeitende Varianten) durch eine Expertengruppe zu bewerten, welche in der Mehrheit aus unabhängigen externen Fachexperten aus den Bereichen Verkehrsplanung, Städtebau, Freiraumplanung und Denkmalpflege besteht. Die vier Bereiche sind dabei gleichgewichtig im Gremium vertreten. Diese Bewertungen sind dem Stadtrat zugänglich zu machen (36 Ja, 21 Nein, 1 Enthaltung).

Umsetzungsstand: Die im vorliegenden Projekt skizzierte Lösung für die Personenpassage (Baustein 2) wurde in einem qualitätssichernden Verfahren (Workshop-Verfahren) erarbeitet. Das vorliegende Bauprojekt basiert auf dieser Bestvariante. Das Vorprojekt der Velostation wurde von den Fachexperten hingegen teilweise kritisch beurteilt; dazu wird sich der Stadtrat im Rahmen der geplanten Kreditvorlage für die Velostation Hirschengraben äussern können. Die Vorgaben des Stadtrats sind erfüllt (siehe dazu Ausführungen unter Ziffer 4.3.1).

- Bei der Lösungsentwicklung und -definition sind stadträumliche Kriterien gleichwertig wie Verkehrseffektivität zu gewichten (38 Ja, 21 Nein).

Umsetzungsstand: Bei der Zusammensetzung der Expertengruppe und bei der Projektierung der Passage (Baustein 2) wurde darauf geachtet, dass die Kriterien gleichwertig gewichtet werden. Zur umfassenden Neugestaltung des Hirschengrabens siehe auch Ausführungen unter Ziffer 4.3.1. Damit ist die Vorgabe des Stadtrats erfüllt.

- Die Projektentwicklung muss durch die zuständige eidgenössische Denkmalpflege eng begleitet werden (30 Ja, 28 Nein, 1 Enthaltung).

Umsetzungsstand: Am erwähnten Workshop-Verfahren war ein externer Fachexperte der Denkmalpflege beteiligt, der vom Bundesamt für Kultur vorgeschlagen worden war. Hinsichtlich der geplanten Velostation Hirschengraben laufen die erwähnten Diskussionen mit dem Bundesamt für Kultur. Damit ist die Vorgabe des Stadtrats erfüllt (siehe dazu Ausführungen unter Ziffer 4.3.1).

3. Mitwirkung zu den Vorprojekten

Nach Rechtskraft des Beschlusses Nr. 2018-189 des Stadtrats vom 26. April 2018 wurde auf der Grundlage der Vorprojekte das Mitwirkungsdossier erstellt. Die Mitwirkung zu den Verkehrsmassnahmen ZBBS fand vom 19. Februar bis 5. April 2019 statt. Insgesamt wurden 106 Mitwirkungsbeiträge eingereicht. Sie wurden dokumentiert und systematisch ausgewertet, die Ergebnisse sind im vom Gemeinderat genehmigten Mitwirkungsbericht vom 6. Mai 2020 festgehalten. Der Bericht steht unter www.bern.ch/mitwirkungen (unter → abgeschlossene Publikationen → 2019 → Mitwirkungsaufgabe ZBB: Verkehrsmassnahmen, Personenpassage und Neugestaltung Hirschengraben mit Option Velostation) als Download zur Verfügung.

Die wichtigsten Anliegen aus der Mitwirkung sind:

- Zum *Baustein 1* (Anpassungen im Umfeld des Zugangs Bubenberg: Bubenbergplatz, Laupenstrasse und Bogenschützenstrasse): Die Massnahmen werden von allen politischen Parteien mit Ausnahme der SVP im Grundsatz begrüsst. Zustimmung finden sie insbesondere auch bei den ÖV-Betreibern, den Behinderten- und den Veloverbänden. Von bürgerlichen Parteien, Auto- und Wirtschaftsverbänden sowie Parkhausbetreibern kritisch beurteilt werden die eingeschränkten Abbiegebeziehungen zwischen Laupenstrasse und Schanzenstrasse – es werden längere Wege und eine Mehrbelastung der Quartiere befürchtet. Die Halbierung des MIV im Raum Bubenbergplatz/Bahnhofplatz wird mehrheitlich begrüsst, Gegner zweifeln an der Umsetzbarkeit und befürchten Verkehrsverlagerungen in die Quartiere.
- Zum *Baustein 2* (Personenpassage Hirschengraben und Umgestaltung Hirschengraben): Die neue unterirdische Personenpassage zwischen dem Zugang Bubenberg und dem Hirschengraben wird mehrheitlich unterstützt, insbesondere von der Mehrheit der politischen Parteien und von den mitwirkenden Verbänden. Dies gilt auch für die wegen des Aufgangs der Passage im Hirschengraben Nord erforderliche Verschiebung des Bubenbergdenkmals und der dadurch ausgelösten Neugestaltung des Hirschengrabens. Die Gegner sprechen sich für den Erhalt der bestehenden Parkanlage mit ihren Bäumen und für den heutigen Standort des Bubenbergdenkmals aus.
- Zum *Baustein 3a* (allgemeine Verkehrslenkung, Verkehrsmanagement sowie flankierende Verkehrsmassnahmen im Länggassquartier): Das Betriebskonzept und die geplanten Massnahmen zur Verkehrslenkung/zum Verkehrsmanagement werden von Links- und Mitteparteien begrüsst, weil die damit verbundene Verkehrsreduktion dem ÖV und dem Langsamverkehr zugutekommt. Auch Velo-, Verkehrs- und Behindertenverbände äussern sich positiv zu den Plänen. Bürgerliche Parteien, Wirtschafts- und Automobilverbände erachten das Konzept als zu wenig ausgereift und befürchten zusätzlichen Suchverkehr sowie eine Mehrbelastung der Quartiere. Diese Sorge teilen auch die Quartierkommissionen, welche die Massnahmen aber grundsätzlich begrüssen.
- Zum *Baustein 3b* (bauliche und betriebliche Anpassungen im Bereich Henkerbrännli/Bollwerk): Die Massnahmen werden von den meisten Parteien, die an der Mitwirkung teilgenommen haben (CVP, GFL, GB, GLP, SP), im Grundsatz begrüsst: Sie versprechen sich eine Aufwertung dieses Perimeters und mehr Sicherheit für den Langsamverkehr. Die Gegner erachten die Massnahmen als unnötig. Sowohl von Befürwortern als auch von Gegnern wird die im Vorprojekt vorgesehene Absenkung der Neubrücke für Trolleybusse kritisiert.
- Zum *Baustein 4* (Anpassungen im Umfeld des Zugangs Länggasse an der Schanzenstrasse): Die Massnahmen werden begrüsst.

Soweit möglich, wurden die Anliegen aus der Mitwirkung in den Bauprojekten berücksichtigt. Unter anderem wurden verbesserte Lösungen für den Wirtschaftsverkehr in der Bogenschützenstrasse sowie Lösungen für eine stark reduzierte Tieferlegung der Neubrücke erarbeitet. Details zur Auswertung der Mitwirkung finden sich im bereits erwähnten Mitwirkungsbericht vom 6. Mai 2020.

4. Bauprojekte

4.1 Übersicht

Der Bahnhof Bern platzt aus allen Nähten. Stadt und Kanton Bern, die SBB, der Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS), die Stadt Bern und weitere Planungspartner (u.a. Burgergemeinde) haben deshalb das Gesamtvorhaben «Zukunft Bahnhof Bern» (ZBB) erarbeitet, mit dem die Engpässe im Bahnhof beseitigt, der Zugang zum Bahnhof verbessert und das Bahnhofumfeld attraktiver gemacht werden sollen. Der RBS realisiert unter der neuen Publikumsanlage SBB einen neuen Bahnhof für längere Züge und mit breiten Perrons. Die SBB erweitert die Unterführungen und realisiert neue Bahnhofzugänge beim Bubenbergplatz (Zugang Bubenberg) und im Bereich Grosse Schanze/Schanzenbrücke (Zugang Länggasse). Der neue Zugang Bubenberg 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.

Der Beitrag der Stadt Bern an dieses Grossprojekt besteht im Wesentlichen darin, das Bahnhofumfeld so zu gestalten, dass der neue Bahnhof «funktionieren» kann. Konkret: Um die stark wachsenden Passantenströme beim Zugang Bubenberg rasch und sicher zu- und wegführen zu können, will und muss die Stadt Bern im unmittelbaren Umfeld des neuen Zugangs den Verkehr neu organisieren und den Stadtraum aufwerten. Wichtiger Bestandteil ist eine neue unterirdische Personenpassage, welche den neuen Zugang Bubenberg mit dem Hirschengraben verbindet. Städtebauliche Aspekte werden in diesem zentralen Raum der Stadt Bern hoch gewichtet. Mit den städtischen Verkehrsmassnahmen ZBBS im Umfeld des Zugangs Bubenberg (Baustein 1) und der Passage Hirschengraben (Baustein 2) liegt für den Perimeter Bubenbergplatz, Hirschengraben, Laupen-, Schanzen- und Bogenschützenstrasse ein Bauprojekt vor, das diesen Ansprüchen gerecht wird.

Sinngemäss stellen sich auch beim Zugang Länggasse neue Anforderungen. Wegen der geringeren Passantenströme und der vergleichsweise einfachen Verkehrssituation sind diese Anforderungen jedoch weniger komplex. Mit den Verkehrsmassnahmen im Umfeld des Zugangs Länggasse (Baustein 4) liegt auch hier ein Bauprojekt vor, das die Anforderungen erfüllt und auf die Lösung im Umfeld des Zugangs Bubenberg abgestimmt ist.

Ergänzend dazu sollen im weiteren Bahnhofumfeld Massnahmen umgesetzt werden, die den privaten motorisierten Individualverkehr (p-MIV) grossräumig um den Bahnhof lenken und einen reibungslosen Betrieb des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs sichern. Dies wird mit einem neuen Betriebskonzept sichergestellt (Baustein 3a). Im Umfeld Henkerbrännli müssen dazu umfangreiche Anpassungen an der bestehenden Verkehrsanlage umgesetzt werden (Baustein 3b). Auch hierfür liegen die Bauprojekte vor.

Damit die Verkehrsbeschränkungen im engeren Bahnhofumfeld nicht zu Ausweichverkehr in die angrenzenden Quartiere führen, wurden flankierende Massnahmen definiert, die teilweise schon vor den Verkehrsmassnahmen ZBBS umgesetzt werden sollen, teilweise aber auch erst dann realisiert werden, wenn tatsächlich unerwünschte Verkehrsverlagerungen festgestellt werden.

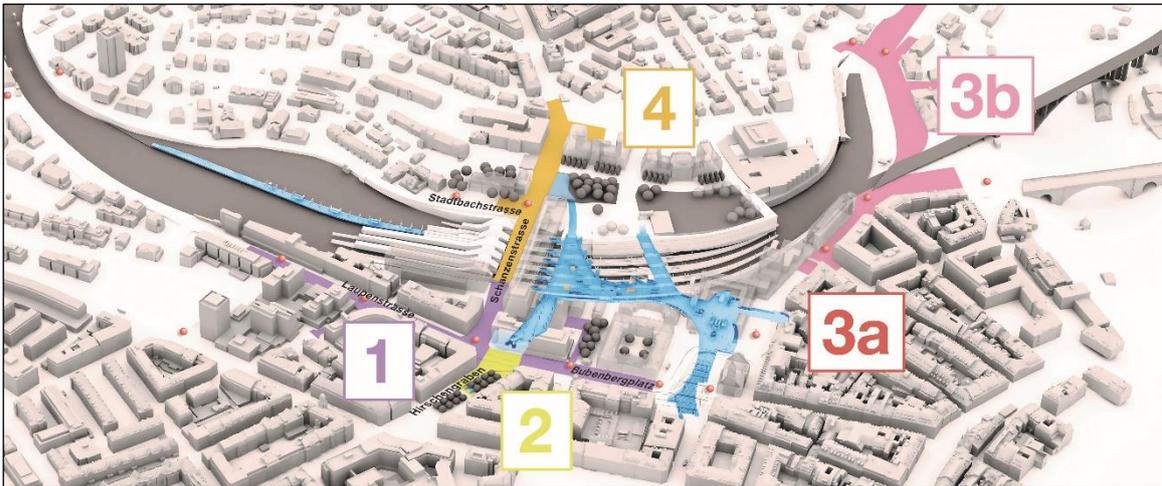


Abbildung 1: Übersicht über die ZBB-Verkehrsmassnahmen Stadt Bern (ZBBS). Blau dargestellt sind die Publikumsanlagen SBB (bestehend und neu).

Baustein 1: Anpassungen im Umfeld des Zugangs Bubenberg (Bubenbergplatz, Laupenstrasse und Bogenschützenstrasse)

Baustein 2: Personenpassage Hirschengraben und Umgestaltung Hirschengraben

Baustein 3: Anpassungen an Lichtsignalanlagen und flankierende Massnahmen im weiteren Bahnhofumfeld

Baustein 3a: Verkehrslenkung, Verkehrsmanagement und flankierende Massnahmen im Länggassquartier

Baustein 3b: Anpassungen im Bereich Henkerbrünnli/Bollwerk

Baustein 4: Anpassungen im Umfeld des Zugangs Länggasse an der Schanzstrasse.

Die Bauprojekte zu den Verkehrsmassnahmen ZBBS basieren auf Vorprojekten und Studien, die der Stadtrat bereits früher ausführlich debattiert und auf die er mit seinen Beschlüssen Einfluss genommen hat (siehe Ausführungen unter Ziffer 2). Insgesamt weisen die Bauprojekte im Vergleich zum Vorprojekt keine völlig neuen Lösungselemente auf. Sie enthalten primär die technischen Konkretisierungen, die eine vertiefte Überprüfung der Machbarkeit, Funktionalität und Kosten erlauben und die Grundlage für das Bewilligungsverfahren bilden.

Ergänzend zum folgenden Beschrieb der Projektinhalte und zur Botschaft an die Stimmbevölkerung wird auf die Vorlage des Gemeinderats zu SRB Nr. 2018-189 vom 26. April 2018, auf den Mitwirkungsbericht und auf die Internetseite <https://www.zukunftbahnhofbern.ch> verwiesen. Nachfolgend sind die wesentlichen Inhalte der Bauprojekte zusammengefasst. Anpassungen aufgrund des Einsprache- und Beschwerdeverfahrens sind möglich.

4.2 Umfeld des Zugangs Bubenberg (Baustein 1)



Abbildung 2: Visualisierung Knoten Bubenbergplatz / Hirschengraben
© Nighthurse Images Zürich, im Auftrag des Tiefbauamts der Stadt Bern

4.2.1 Verkehrs- und Gestaltungsmaßnahmen

Beim Knoten Bubenbergplatz-Laupenstrasse-Schanzenstrasse sind insbesondere folgende Anpassungen notwendig, damit er den künftigen Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmenden entspricht:

- *Vergrößerung 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 Eidgenössischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) entsprechen und auf der Linie 20 (Wankdorf Bahnhof – Bern Bahnhof – Länggasse) Doppelgelenktrolleybusse eingesetzt werden können.
- *Durchgängige Radstreifen/Vergrößerung Velowarteräume:* Auf der Laupenstrasse, dem Bubenbergplatz und der Schanzenstrasse werden für den Veloverkehr durchgängige Radstreifen sowie vergrößerte Wartebereiche umgesetzt. Zum Beispiel wird im Mittelbereich des Bubenbergplatzes ein Warteraum für den Veloverkehr zwischen Schwanengasse und Bogenschützenstrasse geschaffen.
- *Vereinfachung des Knotens/Einschränkung der Abbiegebeziehungen:* Abbiegeverbote für den motorisierten Individualverkehr (MIV) von der Laupenstrasse und vom Bubenbergplatz in die Schanzenstrasse und von der Schanzenstrasse auf den Bubenbergplatz (s. Abbildung 3). Von diesen Einschränkungen sind der ÖV, Taxis 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. Aufgrund des erwähnten Platzbedarfs müssen die Anzahl der Fahrspuren auf der Laupenstrasse und dem Bubenbergplatz für den MIV reduziert werden.



Abbildung 3: Neue Verkehrsführung

- *Gewährleistung des Wirtschaftsverkehrs:* Mit der neuen Verkehrslenkung bleibt die Ver- und Entsorgung des gesamten Bahnhofumfelds mit Gütern und Dienstleistungen vollumfänglich gewährleistet, da die für den Wirtschaftsverkehr wichtige Achse Laupenstrasse–Bahnhofplatz weiterhin für beide Fahrrichtungen offen ist. Der Wirtschaftsverkehr umfasst sowohl den Verkehr im Zusammenhang mit der Ver- und Entsorgung eines Gebiets mit Gütern und Dienstleistungen als auch den Taxiverkehr, den übrigen organisierten Personentransport und den sogenannten Geschäfts-/Dienstleistungsverkehr. Die Beschränkungen bei den Abbiegemöglichkeiten von und zur Schanzenbrücke betreffen – mit Ausnahme des Taxiverkehrs – hingegen auch den Wirtschaftsverkehr. Die rechtlichen Bestimmungen lassen für Taxis Ausnahmen zu, nicht aber für

andere Arten des Wirtschaftsverkehrs (wie zum Beispiel für private Firmenfahrzeuge oder Lieferwagen). Eine Öffnung der Abbiegebeziehung bei Bubenbergnoten für den Wirtschaftsverkehr würde zu wesentlichen Einschränkungen beim ÖV führen – eine Sonderstellung soll dem Wirtschaftsverkehr jedoch bei der späteren Option «Autofreier Bahnhofplatz» eingeräumt werden (vgl. Ziff. 5 hinten).

- *Bogenschützenstrasse*: Wegen der Abbiegebeschränkungen am Knoten Bubenbergplatz und des temporären Fahrverbots stadteinwärts auf der Schanzenstrasse muss das Einbahnregime in der Bogenschützenstrasse gegenüber heute umgedreht werden. Für Personenwagen ist die Zufahrt zur Bogenschützenstrasse sowohl über den Bahnhofplatz als auch über die Kleine Westtangente (via PostAuto-Plattform) möglich, ebenso die Wegfahrt über die Schanzenstrasse – ob die Wegfahrt auch über die PostAuto-Plattform (Richtung Kleine Westtangente) möglich ist, ist derzeit noch offen: Es laufen aktuell Gespräche mit der Post Immobilien AG (Besitzerin Rampe) und der SBB (Besitzerin Plattform). Für den Schwerverkehr ist die Zufahrt aufgrund der Höhenbeschränkung der kleinen Westtangente nur via Bahnhofplatz und die Wegfahrt über die Schanzenstrasse vorgesehen. Letzteres wird aufgrund des hohen Personen- und ÖV-Aufkommens auf der Schanzenstrasse nur ausserhalb der Hauptverkehrszeiten erlaubt sein.
- *Schanzenbrücke*: Im Bereich des Fussgängerübergangs auf der Höhe des Zugangs zur Welle muss der Belag auf einer Länge von knapp 50 Metern keilartig angehoben werden, damit der Fussgängerübergang neu behindertengerecht ausgebildet werden kann. Allfällige Brückenverstärkungsmassnahmen aufgrund dieser Verbesserung würden in einem separaten Kredit beantragt, da die Kosten zum heutigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden können. Auf der Ostseite der Schanzenbrücke werden neu Rückhalteelemente aus Beton ergänzt, die verhindern, dass ein Fahrzeug auf die Gleis- und Perronanlagen der Bahn stürzen kann. Es kommen dieselben Elemente zur Anwendung, wie sie bereits auf der Westseite bestehen. Alle Änderungen werden mit der SBB (Eigentümerin Brücke) abgesprochen.
- *Seilerstrasse*: Die Seilerstrasse wird für den MIV durchgehend als Einbahnstrasse betrieben, mit Fahrtrichtung von der Laupenstrasse zur Effingerstrasse. Aktuell können Fahrzeuge aus der Maulbeerstrasse und aus dem City-West-Parking noch Richtung Laupenstrasse fahren. Der Veloverkehr ist in beide Fahrtrichtungen möglich. Beim Fussgängerübergang Seilerstrasse (Einfahrt Laupenstrasse) wird die Querungsdistanz über die Fahrbahn von heute ca. 18 Meter auf 13 Meter verringert – entsprechend kann die Trottoirbreite auf der Ostseite gegenüber heute um ca. 5 Meter vergrössert und damit mehr Raum für die Fussgängerinnen und Fussgänger geschaffen werden.

4.2.2 Lichtsignalanlagen

Folgende Lichtsignalanlagen müssen altersbedingt (Nutzungsdauer: 20 Jahre) ersetzt werden:

- Bubenbergplatz (Jahrgang 2001)
- Laupenstrasse/Seilerstrasse (Jahrgang 2004)
- Laupenstrasse/Belpstrasse (Jahrgang 2004)

Bei allen Anlagen werden die Masten an das neue Strassenlayout angepasst und die notwendigen Rohrverbindungen für die Kabelverbindungen erneuert. Zudem wird das Steuergerät ersetzt.

4.2.3 Werkleitungen/Fahrleitung/Beleuchtung

Zusätzlich werden im Rahmen der Strassenbauarbeiten folgende Werkleitungen erneuert:

- *Strassenentwässerung*: Die Strassenentwässerung muss altersbedingt und aufgrund der neuen Strassensituation angepasst und ersetzt werden.
- *Haltestellenausstattung*: Durch die Verschiebung der ÖV-Haltestellen müssen auch deren Infrastruktur (Ticketautomaten, Digitale Fahrgastinformationen, Stelen) versetzt werden.
- *Fahrleitung*: Die Fahrleitung von BERNMOBIL werden dem Strassenlayout angepasst.

- *Elektro*: Entlang der Laupenstrasse (Seite Nord) wird das bestehende Elektrotrasse erneuert und erweitert. Zusätzlich werden begehbare Schächte gebaut.
- *Wasser*: In der Laupenstrasse erneuert Energie Wasser Bern (ewb) die Wasserleitungen. Sie müssen wegen der neuen Strassenführung, bestehender Baumgruben und anderen Werkleitungen verlegt werden.
- *Fernwärme*: Im Bereich Laupenstrasse ist gemäss ewb mit neuen Hausanschlüssen zu rechnen. Ob diese Anschlüsse ausgeführt werden, ist noch nicht klar. ewb ist mit den betroffenen Kunden in Kontakt.
- *Beleuchtung*: Die öffentliche Beleuchtung wird dem Strassenlayout angepasst.

4.3 Passage Hirschengraben (Baustein 2)

4.3.1 Verkehrs- und Gestaltungsmaßnahmen

Bereits heute sind die Fussgängerübergänge beim Bubenbergplatz in Spitzenzeiten (Morgen und Abend) überlastet. Mit der Inbetriebnahme des neuen Bahnhofzugangs Bubenberg 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 um ca. 15 % zu rechnen. Zudem verändern die neuen Zugänge zum Bahnhof die gesamten Passantenströme: Fast die Hälfte der Nutzerinnen und Nutzer wird den Bahnhof Bern künftig über den neuen Zugang Bubenberg betreten. Prognosen zufolge werden in der Abendspitze über 16 000 Personen pro Stunde den Bubenbergplatz queren, das sind rund 300 Personen pro Grünphase der Lichtsignalanlage. 2016 waren es in der Abendspitze pro Stunde rund 6 000 Personen. Allein mit oberirdischen Übergängen ist dieses Mehraufkommen nicht zu bewältigen, auch wenn die Verkehrsführung verändert und der MIV reduziert wird. Simulationen haben dies bestätigt.

Um die Passantenströme bewältigen zu können, muss deshalb eine unterirdische Personenpassage vom Bahnhof zum Hirschengraben realisiert werden. Mit ihr können die angestrebten Qualitäts- und Sicherheitsziele für den Fuss- und Veloverkehr sowie für den öffentlichen Verkehr erreicht werden. Der Standort des Aufgangs beim Hirschengraben wurde so gewählt, dass die Tram- und Bushaltestellen direkt erreichbar sind. Dies bedingt eine Verschiebung des Bubenbergdenkmals und – unabhängig davon, ob gleichzeitig eine Velostation realisiert wird oder nicht – zwangsläufig eine Neugestaltung des Hirschengrabens.

Modellberechnungen zeigen, dass ca. 40 % der Passantinnen und Passanten die neue unterirdische Personenpassage nutzen werden. 60 % werden die oberirdische Fussgängerquerung nutzen; hierzu werden der Zebrastreifen vor dem neuen Zugang Bubenberg von heute 14 Metern auf 17.50 Meter verbreitert, die Querungsdistanz durch die Anpassungen im Strassenraum und den Verzicht auf die Mittelinsel von heute 18 Metern auf neu 11 Meter deutlich verkürzt und die Lichtsignalanlage so angepasst, dass Passantinnen und Passanten den Bubenbergplatz in einer Grünphase queren können. Mit dem Bau der Personenpassage Hirschengraben werden genügend Reserven geschaffen, dass auch die erwartete Zunahme der Passantenströme nach 2025 aufgefangen werden können. In der Passage Hirschengraben sind keine kommerziellen Nutzungen vorgesehen.



Abb.4: Visualisierung Zugang Hirschengraben
© Aebi Vincent Architekten, im Auftrag des Tiefbauamts der Stadt Bern

4.3.2 Denkmalpflege und Archäologie

Der Hirschengraben ist eine historische Anlage im Perimeter des UNESCO-Welterbes. Bei der Realisierung von unterirdischen Bauten im Bereich Hirschengraben und Bubenbergrasse ist mit archäologischen Funden zu rechnen. Entsprechende Sondierungen wurden durchgeführt, die Lage der unterirdischen Mauerreste ist weitgehend bekannt.

Das Projekt für den Bau der Personenpassage Hirschengraben wurde in einem qualitätssichernden Workshopverfahren erarbeitet, wie es auch vom Stadtrat ausdrücklich verlangt worden war (s. Ziffer 2). Neben den involvierten Amts- und Fachvorstehern der Stadt Bern, BERNMOBIL und Energie Wasser Bern (ewb) wurden auch der Archäologische Dienst des Kantons Bern, ein vom Bundesamt für Kultur ernannter externer Experte für Denkmalschutz sowie je eine externe Fachperson zu Städtebau, Freiraumplanung und Verkehr beigezogen. Im Verlauf der Projektierung fanden in dieser Zusammensetzung mehrere Workshops statt, an denen auch die Burggemeinde Bern und die SBB Immobilien teilnahmen. Die Mitglieder der Kommission PVS des Stadtrats wurden an mehreren separaten Projektsitzungen über den Stand der Arbeiten und über die wesentlichen Ergebnisse des Workshops informiert (Sitzungen vom 16. Juni 2018, 6. Juli 2018 und 24. August 2018).

Bezüglich der Oberflächenmaterialisierung wurde im seinerzeitigen Workshopverfahren eine durchgehende Gestaltung mit einer Pflasterung postuliert (von Fassade zu Fassade). Dieser Vorschlag wurde seither konkretisiert. Als Ergebnis liegt eine Expertenempfehlung vor, gemäss der die Trottoirs mit einem bituminösen Belag zu versehen sind, für den Park, die Fahrbahn und die Tramtrasse jedoch eine Pflasterung anzustreben ist. Der Gemeinderat hat dies zur Kenntnis genommen. Aus seiner Sicht muss jedoch in einer weiteren Phase vertieft geprüft werden, ob diese Empfehlung für das gesamte Bahnhofumfeld plausibel ist, ob sie in Übereinstimmung mit den Verkehrsanforderungen, der Hindernisfreiheit, der Aufenthaltsqualität und den Anforderungen des Betriebs umgesetzt werden kann und welches die finanziellen Konsequenzen daraus wären. Aus diesem Grund hat er im Zusammenhang mit der Kenntnisnahme des Schlussberichts zur Phase 1.1 des Planungsprozesses Stadtraum Bahnhof im Januar 2020 entschieden, im Rahmen der Verkehrsmassnahmen ZBBS vorerhand auf eine Pflasterung von Fahrbahn und Tramtrasse zu verzichten, die Gestaltung des

Hirschengrabens jedoch so umzusetzen, dass später – sollte sich die Expertenempfehlung im Rahmen des Unesco-Managementplans (Antrag für Planungskredit in Vorbereitung) erhärten – eine Pflasterung eingebaut werden könnte.

Der Standort des neuen Aufgangs der Personenpassage bedingt die Verschiebung des Bubenbergsdenkmals. Das Workshop-Gremium kam zum Schluss, dass das Denkmal dereinst auf den Bubenbergsplatz gehört, also an seinen ursprünglichen Standort. Bis der Bubenbergsplatz umgestaltet wird (Zeitraum 2035 ff.), soll das Denkmal jedoch seinen Platz in der Mitte des Hirschengrabens finden; dabei soll der Sockel integraler Bestandteil des Denkmals bleiben. Das Workshop-Gremium kam weiter zum Schluss, dass diese Umplatzierung des Denkmals – losgelöst von der Frage einer allfälligen Velostation Hirschengraben – eine Umgestaltung des gesamten Hirschengraben-Parks bedingt.

Der Hirschengraben soll weiterhin ein urbaner Ort mit Bäumen bleiben. Zum Baumbestand im Hirschengraben ist anzumerken, dass die aktuell bestehenden Kastanienbäume nicht der ursprünglichen Baumausstattung entsprechen. Kastanien haben an diesem Ort auch zunehmend Mühe mit dem Mikroklima, mit Schädlingen und dem Salzeintrag. Es ist deshalb eine Neubepflanzung mit Bäumen einer anderen, für den Standort geeigneteren, klimaresistenteren Art geplant. Mit den notwendigen technischen Voraussetzungen (u.a. Baumgruben und automatische Bewässerung) erhalten die neuen Bäume gute Voraussetzungen, sich zu entwickeln, in die Höhe zu wachsen und lange bestehen zu können – dies ist auch dann der Fall, wenn die Velostation Hirschengraben realisiert werden sollte. Der Abstand zwischen den parallel verlaufenden Baumachsen wird vergrössert, sodass für das Denkmal mehr Raum entsteht. Sofern dafür Ersatz gefunden wird, soll das Provisorium mit den Veloabstellplätzen im Hirschengraben aufgehoben werden (zur Velostation Hirschengraben siehe Ausführungen unter Ziffer 6).

Ende 2017 bat die städtische Denkmalpflege die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege (EKD) um deren Einschätzung zu den Plänen der Stadt. In ihrem Gutachten vom 27. September 2018, welches sich allerdings nicht auf das im Workshopverfahren erarbeitete Projekt beziehen konnte, sondern auf frühere Planungsgrundlagen, 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 weitestgehend vermieden werden kann. Entsprechende Projektoptimierungen wurden im Workshopverfahren vorgenommen. Laut EKD kann auch die integrale Versetzung des Bubenbergsdenkmals im Hirschengraben geprüft werden. Sollte sie unumgänglich sein, empfiehlt die Kommission – wie nun konkret geplant – einen Standort entlang der Mittelachse des Hirschengrabens.

4.3.3 Barrierefreiheit

Mit Ausnahme des Knotens Hirschengraben Süd müssen im Hirschengraben auch die Tramgleise neu erstellt werden (inkl. Dienstgleisverbindung zur Wallgasse). Die Haltekanten werden entsprechend den Vorgaben des Eidgenössischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) niveaugleich ausgeführt. Die Halteposition der Trams stadtauswärts wird Richtung Süden verschoben, damit die Querung beim Fussgängerübergang Bubenbergsplatz auch bei der Anfahrt der Haltestelle von einem zweiten Tram offenbleibt. Stadteinwärts werden bei der Tramhaltestelle zwei Wartehallen neu erstellt, abgestimmt auf die Neugestaltung des Hirschengrabens.

Um eine hindernisfreie Erschliessung zwischen dem Hirschengraben und der Personenpassage zum Bubenbergszentrum bzw. zum Bahnhof Bern zu gewährleisten, wird neben dem Treppenaufgang mit Rolltreppe auch ein Personenlift geplant. Die Lage des Lifts und die dazugehörigen Wartezonen

sind so angeordnet, dass der Personenfluss nicht gestört wird. Um den Lift bestmöglich in den Stadtraum zu integrieren, wird er westlich des Passagenaufgangs in einer Flucht und in ähnlicher Gestaltung wie die neuen Wartehallen geplant. Entsprechend den Empfehlungen des Expertenteams aus dem Workshopverfahren Hirschengraben werden sowohl die Wartehalle als auch der Lift spezifisch gestaltet und dem Raum Hirschengraben angepasst – es wird nicht die Standardwartehalle verwendet.

4.3.4 Werkleitungen/Fahrleitung/Beleuchtung

Aufgrund des Baus der Personenpassage Hirschengraben werden die Werkleitungen im Bereich Bubenbergplatz (Fernwärme, Gas/Wasser, Elektro, Telekom, Lichtsignalanlage) verdrängt. Die Leitungen müssen verlegt werden. Der Anteil der Stadt Bern an den damit verbundenen Kosten wurde anhand des Alters der Werkleitungen bzw. anhand der Wertvernichtung berechnet; mit den Werken wurde ein Kostenteiler vereinbart.

Neben der Verschiebung von Werkleitungen müssen im Rahmen der Neugestaltung Hirschengraben folgende Werkleitungen ersetzt oder neu erstellt werden:

- *Strassenentwässerung*: Die Strassenentwässerung muss aufgrund der neuen Strassensituation angepasst werden.
- *Lichtsignalanlage*: Die Rohranlage der Lichtsignalanlage muss aufgrund der neuen Verkehrsführung, der veränderten Gestaltung und der neuen Standorte der Masten verschoben und ergänzt werden. Dazu werden neue Schächte und Rohrblöcke erstellt.
- *Haltestellenausstattung*: Durch die Anpassungen bei den Haltestellen müssen auch deren Infrastruktur (Ticketautomaten, Digitale Fahrgastinformationen, Stelen) versetzt werden.
- *Gleichrichteranlage BERNMOBIL*: Der Hohlraum unter der Treppe beim Aufgang der Personenpassage Hirschengraben wird für die Installation einer Gleichrichterstation für BERNMOBIL genutzt.
- *Elektro*: Für die Stromerschliessung der neuen Gleichrichteranlage und aufgrund des Bedarfs von ewb müssen die bestehenden Elektrorohrblöcke beim Hirschengraben Ost ersetzt werden.
- *Gas/Wasser*: Aufgrund der neuen Verkehrsführung, des Neubaus eines Elektroschachts und der Ergänzung von Rohranlagen müssen auch die Gas- und Wasserleitungen verschoben werden. Zudem werden die Bäume im Hirschengraben über eine Leitung direkt mit Wasser versorgt.
- *Fernwärme*: Im Bereich Hirschengraben ist gemäss ewb mit neuen Hausanschlüssen zu rechnen. Ob diese Anschlüsse ausgeführt werden, ist noch unklar. ewb ist mit den betroffenen Kunden in Kontakt.
- *Beleuchtung*: Im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Hirschengrabens wird die öffentliche Beleuchtung erneuert und an die Neugestaltung Hirschengraben angepasst.

4.4 Betriebskonzept (Baustein 3a) und flankierende Massnahmen

4.4.1 Betriebskonzept ZBBS

Mit dem neuen Betriebskonzept wird das Verkehrsaufkommen (MIV) auf dem Bubenberg- und Bahnhofplatz um rund 60 % reduziert. Dies ist gemäss Bauprojekt technisch erforderlich, damit für den Fuss- und Veloverkehr und für den Tram- und Busverkehr die nötigen Zirkulations- und Warteflächen und bei den Lichtsignalanlagen die erforderlichen Grünzeiten zur Verfügung gestellt werden können. Im Vortrag zu SRB Nr. 2018-189 war man (basierend auf dem Vorprojekt) noch von einer nötigen Reduktion des Verkehrsaufkommens um 50 % ausgegangen (siehe Ausführungen unter Ziffer 3.1 der damaligen Vorlage). Dass nun eine Reduktion um rund 60 % angestrebt werden muss, ist auf Erkenntnisse aus der vertieften Bearbeitung der Bausteine 1 und 3a in der Phase Bauprojekt zurückzuführen. Daraus resultierten verschärfte Anforderungen an die Verkehrssicherheit, an die Betriebsstabilität des ÖV und an die Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr.

Die Reduktion des Verkehrsaufkommens steht nicht im Widerspruch zur Entscheidung der Stadtberner Stimmberechtigten vom 27. September 2009: Damals hatte eine knappe Mehrheit der Stimmberechtigten die «Initiative für einen autofreien Bahnhofplatz» abgelehnt. Dass ein neuer 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 in der seinerzeitigen Abstimmungsbotschaft transparent dargelegt (vgl. im Übrigen zum Thema autofreier Bahnhofplatz Ziff. 5 hinten).

Zu den betrieblichen Verkehrsmassnahmen ZBBS im weiteren Bahnhofumfeld gehören:

- Verkehrslenkungs- und -managementmassnahmen an Lichtsignalanlagen im Kernperimeter und an dessen Eintrittsstellen (Priorisierung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des ÖV; längere Grünzeiten für Fussgängerinnen und Fussgänger, Massnahmen zugunsten der Behindertengerechtigkeit etc.).
- Zwingendes Rechtsabbiegen von der Laupenstrasse stadteinwärts in die Belpstrasse (Unterbinden der direkten MIV-Durchfahrt vom Inselplatz Richtung Bubenbergplatz).
- Sperrung Schanzenbrücke für den MIV von der Länggasse in Richtung Schanzenbrücke und Bubenbergplatz während der Hauptverkehrszeiten.
- Einführung von Bus- und Velo-Gegenverkehr auf der Neubrücke zwischen Bollwerk und Knoten Henkerbrünli.

Mit diesen Massnahmen lässt sich das MIV-Aufkommen auf dem Bubenbergplatz von heute 15 600 Fahrzeugen pro Werktag auf die angestrebten maximal 5 900 Fahrzeuge im Jahr 2025 reduzieren (rund -60 %). Der Rückgang des Autoverkehrs in der Stadt Bern entspricht ohnehin einem langjährigen Trend: 1990 betrug der durchschnittliche Tagesverkehr auf dem Bubenbergplatz noch rund 30 000 Motorfahrzeuge. Zudem sind in Zukunft – auch ausserhalb des Projekts ZBB – weitere Massnahmen geplant, die gesamtstädtisch und spezifisch im Raum Bahnhof eine Abnahme des MIV-Aufkommens begünstigen und den langjährigen Abnahmetrend (-3 % pro Jahr) fortschreiben. Alleine dadurch reduziert sich die MIV-Belastung bis ins Jahr 2025 auf dem Bubenbergplatz auf einen durchschnittlichen Tagesverkehr von 8 600 Fahrzeugen. Die zusätzliche Reduktion soll mit dem erwähnten Betriebskonzept erreicht werden. Der motorisierte Individualverkehr kann den Bereich Bubenbergplatz/Bahnhofplatz/Bollwerk über die Stadtbachstrasse und die Kleine Westtangente umfahren.

4.4.2 Flankierende Massnahmen zum Schutz der Länggasse

Zur Unterbindung von Mehrverkehr im Länggassquartier sind flankierende Massnahmen an verschiedenen Eintrittspunkten ins Quartier vorgesehen. Die Herausforderung besteht darin, das Quartier genügend stark vom Durchgangsverkehr zu schützen, gleichzeitig aber die Quartiererschliessung nicht zu stark zu beeinträchtigen. Da sich diese Anforderungen teilweise widersprechen, ist beim Knoten Bierhübeli resp. an der Mittelstrasse ein stufenweises Vorgehen vorgesehen. Zu Beginn sind tendenziell «weiche» Massnahmen zum Quartierschutz geplant. Erst wenn diese Massnahmen zu wenig wirksam sind, sind einschneidendere Massnahmen vorgesehen.

An folgenden Verkehrsknoten sind flankierende Massnahmen zum Schutz des Länggassquartiers geplant:

- *Knoten Bühlstrasse/Depotstrasse*: Die Bühlstrasse wird in Richtung Länggassstrasse mittels Lichtsignalanlage (auf Höhe Depotstrasse) dosiert. Damit kann der Verkehrsdurchfluss zu den Hauptverkehrszeiten reguliert werden. Um den Veloverkehr priorisieren zu können, sind entsprechende Bevorzugungsmassnahmen vorgesehen.
- *Knoten Bierhübeli resp. Mittelstrasse*: Von der Engstrasse ist eine Einschränkung der Fahrbeziehung Richtung Bierhübeli geplant. Dies wird mittels Linksabbiegegebot signalisiert. Zusätzlich wird der MIV auf der Neubrücke vor dem Bierhübeli mittels der bestehenden Busschleuse

dosiert. Als weitere Massnahmen sind Abbiegeverbote von der Neubrückstrasse Richtung Mittelstrasse möglich, ultima ratio ist eine Polleranlage auf der Mittelstrasse vorgesehen.

- *Knoten Länggassstrasse/Fabrikstrasse*: Am Knoten Länggassstrasse/Fabrikstrasse ist eine Dosierung der Quartierzufahrt vorgesehen. Damit ÖV und Velo weiter priorisiert werden können, müssen die bestehenden Parkplätze aufgehoben und eine Umweltspur eingerichtet werden. So kann vermieden werden, dass der ÖV ebenfalls von den Dosierungsmassnahmen betroffen ist. Wie beim Knoten Bühlstrasse/Depotstrasse besteht die Möglichkeit, die Dosierung zeitlich zu steuern.

Die flankierenden Massnahmen sind bereits während der Realisierung des Bausteins 1 und der damit verbundenen Kapazitätsreduktion auf dem Bubenbergplatz erforderlich: Nur so kann der Schleichverkehr durch das Länggassquartier unterbunden und der Verkehr auf den Umleitungsrouten via Autobahn/Bremgartenstrasse resp. über die Kleine Westtangente kanalisiert werden.

Die künftige Verkehrsführung mit dem Rechtsabbiegegebot am Knoten Laupenstrasse/Belpstrasse (stadteinwärts) und den Verkehrsbeschränkungen auf dem Bubenbergplatz wird im Mattenhof zu Verkehrsverlagerungen auf dem Basisstrassennetz führen. Während die Laupenstrasse deutlich entlastet wird, wird es zu Mehrbelastungen auf der Zieglerstrasse und, in geringerem Ausmass, auch auf der Schwarztorstrasse kommen. Aufgrund der Dosierung des MIV an der Stadtgrenze können auf diesen Achsen aber Friktionen vermieden werden. Flankierende Massnahmen wie in der Länggasse sind daher im Mattenhofquartier nicht erforderlich.

4.4.3 Temporeduktionen

Auf den folgenden Teilstrecken werden im Projektperimeter Temporeduktionen umgesetzt – einerseits aus Gründen der Verkehrssicherheit, andererseits aus Gründen des Lärmschutzes (siehe auch Kapitel 4.4.4):

- Stadtbachstrasse (Abschnitt Bühlstrasse-Schanzenstrasse): neu Tempo 30 (heute Tempo 40)
- Schanzenstrasse (Abschnitt Falkenplatz-Bubenbergplatz): neu Tempo 30 (heute Tempo 50)
- Bogenschützenstrasse (Bereich Bubenbergzentrum 8/10): neu Begegnungszone (heute Tempo 50)
- Laupenstrasse (Abschnitt Belpstrasse-Bubenbergplatz): neu Tempo 30 (heute Tempo 50)
- Neubrückstrasse (Abschnitt Bollwerk bis Tiefenaustrasse): neu Tempo 30 (heute Tempo 50)
- Schützenmattstrasse im Abschnitt Bollwerk bis Neubrückstrasse: neu Tempo 30 (heute Tempo 50)

4.4.4 Lärmschutz

Die geplanten Verkehrsmassnahmen ZBBS werden gemäss Umweltverträglichkeitsbericht bei drei Liegenschaften (Belpstrasse 13, Effingerstrasse 37, Schösslistrasse 26) zu einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte führen. Dies erfordert Schallschutzmassnahmen in Form von Lärmschutzfenstern. Massnahmen im Ausbreitungsweg sind aufgrund der engen räumlichen Verhältnisse, der Zugänglichkeit und aus gestalterischen Gründen nicht möglich. Die Tempo 30-Massnahmen bei der Stadtbachstrasse (s. Kapitel 4.4.3) sollen ebenfalls zu einer Reduktion des Strassenlärms führen und ausserdem die Verkehrssicherheit verbessern.

4.5 Umfeld Henkerbrännli (Baustein 3b)

4.5.1 Verkehrs- und Gestaltungsmassnahmen

Damit das Verkehrssystem im Grossraum Bahnhof nach der Eröffnung des neuen Zugangs Bubenberg funktioniert, sind auch Anpassungen im Gebiet Bollwerk-Schützenmattstrasse-Henkerbrännli-Neubrückstrasse (Teilstück westlich der Reithalle/Schützenmatte) notwendig – insbesondere für den ÖV. Dabei soll auch die Situation für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden.

Dazu sollen Bus und Velos Richtung Bierhübeli neu auf einer Umweltspur im Gegenverkehr auf der Neubrücke (statt rund um die Schützenmatte) geführt werden. Velofahrende können die Neubrücke neu also direkt erreichen, sie können aber weiterhin auch den – zusätzlich sicherer gemachten und ausgebauten – Weg über die Schützenmattstrasse wählen. Für die Busse der Linien 11 (Richtung Neufeld P+R) und 21 (Richtung Bremgarten) hat die eigene Fahrspur den Vorteil, dass die Fahrzeit verkürzt wird und dass alle Bushaltestellen im Umfeld der Schützenmatte künftig näher beieinanderliegen. Dazu muss die Neubrücke im Bereich Eilgutareal verbreitert werden – eine entsprechende Vereinbarung zum Landerwerb konnte mit der SBB abgeschlossen werden. Die durch die Verbreiterung betroffene Natursteinmauer auf der Seite Eilgutareal wird abgebrochen und in derselben Bauart instand gestellt. Damit die Neubrücke stadtauswärts bei der SBB-Eisenbahnbrücke Schützenmatt nur geringfügig und ohne weitere kostenintensive Werkleitungsumlegung abgesenkt werden kann, wird die Trolleybuslinie 11 Richtung Neufeld den Abschnitt vom Bahnhofplatz bis zum Henkerbrännli fahrdrahtlos befahren.

Am Bollwerk wird der Strassenraum dahingehend angepasst, dass die Bushaltestellen gemäss den Anforderungen des Eidgenössischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) ausgestaltet werden können und zudem eine Haltestellenumfahrung für die Velos erstellt werden kann. Die bestehende WC-Anlage auf der Schützenmatte muss aufgrund der neuen Fussgängerquerung Bollwerk Richtung SBB-Viadukt verschoben werden.

Der Kleeplatz an der Ecke Bollwerk/Hodlerstrasse befindet sich an der Schnittstelle zwischen dem Projekt ZBB Verkehrsmassnahmen und dem Projekt Gestaltung Hodlerstrasse. Mit den Verkehrsmassnahmen können Synergien genutzt werden, deswegen wird die gestalterische Aufwertung mit den Verkehrsmassnahmen umgesetzt und ist Bestandteil des vorliegenden Kreditantrags.

In der Schützenmattstrasse wird der Veloweg von der Fahrbahn und vom Trottoir getrennt. Das Linksabbiegen von der Schützenmattstrasse in die Neubrücke wird nicht mehr möglich sein, und zwar weder für den MIV noch für den Veloverkehr. Bei der Haltestelle Henkerbrännli wird stadtauswärts eine neue Veloumfahrung erstellt, zudem wird die Haltestelle gemäss BehiG angepasst.



Abb.5: Visualisierung Bollwerk
© Nightnurse Images Zürich, im Auftrag des Tiefbauamts der Stadt Bern

4.5.2 Lichtsignalanlage

Im Rahmen des vorliegenden Projekts wird das Steuergerät der Lichtsignalanlage am Henkerbrännli (Jahrgang 2006; Nutzungsdauer: 20 Jahre) altersbedingt ersetzt. Bei den restlichen Lichtsignalanlagen im Perimeter – jenen am Knoten Schützenmattsstrasse/Lorrainebrücke (Jahrgang 2014) und am Knoten Bollwerk/Speichergasse (Jahrgang 2014) – ist kein Ersatz geplant. Wo nötig, werden die Rohranlagen für die Kabelverbindungen ergänzt und die Masten dem neuen Strassenlayout angepasst.

4.5.3 Werkleitungen

Zusätzlich werden im Rahmen des Projekts folgende Werkleitungen erneuert:

- *Mischabwasserleitung:* Im Bereich Neubrückstrasse, zwischen Henkerbrännli und Bollwerk, gibt es heute noch keine öffentliche Mischabwasserleitung: Die Entwässerung erfolgt aktuell über die Leitung des Kulturzentrums Reithalle Richtung Schützenmatt. Im Zuge der Strassenbauarbeiten kann nun eine neue Leitung im öffentlichen Strassenraum erstellt werden; die vorhandenen Anschlüsse vom Henkerbrännli (inkl. Strassenentwässerung) können über die neue Leitung abgeleitet werden.
- *Strassenentwässerung:* Die Strassenentwässerung muss wegen ihres Alters, der veränderten Strassensituation und der neuen Mischabwasserleitung angepasst werden.
- *Haltestellenausstattung:* Bei den versetzten und den neuen ÖV-Haltestellen müssen auch die Infrastruktur (Ticketautomaten, Digitale Fahrgastinformationen, Stelen) angepasst werden.
- *Fahrleitung:* Die Fahrleitung von BERNMOBIL wird dem Strassenlayout angepasst.
- *Elektro:* Aufgrund der neuen Haltestelle bei der Neubrückstrasse muss eine Verteilerkabine (inkl. Elektroleitung) unter den SBB-Viadukt verschoben werden.
- *Gas/Wasser:* Die Gas- und Wasserleitungen werden im Bereich Hodlerstrasse 16 – 22 und Bollwerk 35 – 41 erneuert, im Bereich des Kleeplatzes müssen sie aufgrund der Neugestaltung angepasst werden.
- *Werkleitungsstollen:* Der ewb-Werkleitungsstollen (Schlupfkanal) im Trottoirbereich muss zwischen Speichergasse und Kleeplatz instand gestellt werden.
- *Beleuchtung:* Die öffentliche Beleuchtung wird dem Strassenlayout angepasst.

4.6 Umfeld des Zugangs Länggasse (Baustein 4)

4.6.1 Verkehrs- und Gestaltungsmaßnahmen

Im Umfeld des Zugangs Länggasse werden die Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr verbessert und sichere Zu- und Wegfahrten zur neuen Velostation erstellt (siehe dazu Ausführungen unter Ziffer 6). Zudem werden die Verkehrsführung bzw. die Lichtsignalanlagen so angepasst, dass zu Spitzenzeiten die Zufahrt des MIV in Richtung Bubenbergplatz unterbunden werden kann. Ergänzend dazu werden die Bushaltestellen beim Obergericht optimiert. Die Zu- und Wegführung der Personenströme und die Gestaltung des näheren Umfelds des Zugangs Länggasse sind Teil des SBB-Projekts.

Die Massnahmen im Umfeld Zugang Länggasse werden erst nach Abschluss der SBB-Bauarbeiten (ab ca. 2029) realisiert: Sie können erst umgesetzt werden, wenn die SBB-Baustelleninstallationsplattform über der Schanzenstrasse entfernt worden ist.



Abb.6: Visualisierung Zugang Länggasse
© Nighthurse Images Zürich, im Auftrag des Tiefbauamts der Stadt Bern

4.6.2 Lichtsignalanlage

Die Lichtsignalanlagen an der Schanzen-/Stadtbachstrasse (Jahrgang 2005) und an der Stadtbachstrasse/Bahnhofvorfahrt (Jahrgang 2009) müssen altersbedingt ersetzt werden. Dabei wird auch die Rohranlage der Strassensituation und den Maststandorten angepasst.

4.6.3 Werkleitungen

Zusätzlich werden folgende Werkleitungen angepasst oder ersetzt:

- *Mischabwasserleitung:* Die Mischabwasserleitung Schanzenstrasse wird im Strassenabschnitt zwischen Sidlerstrasse und Hochschulstrasse im Zuge der Strassenbauarbeiten ersetzt und vergrössert.
- *Strassenentwässerung:* Die Strassenentwässerung muss altersbedingt sowie aufgrund der neuen Strassensituation angepasst werden.
- *Haltestellenausstattung:* Bei den versetzten und den neuen Haltestellen muss auch die Infrastruktur (Ticketautomaten, Digitale Fahrgastinformationen, Stelen) angepasst werden.
- *Fahrleitung:* Die Fahrleitung von BERNMOBIL wird ans Strassenlayout angepasst.
- *Elektro:* Die Elektrotrasse Schanzenstrasse wird zwischen Sidlerstrasse und Hochschulstrasse ersetzt und mit zusätzlichen Rohranlagen ergänzt. Weiter werden einige Unterflurschächte neu gebaut und begehbare gemacht.
- *Gas/Wasser:* Im Bereich Schanzen- und Schanzeneckstrasse werden einige Gas- und Wasserleitungen ersetzt.
- *Beleuchtung:* Die öffentliche Beleuchtung wird ans Strassenlayout angepasst.

5. Option autofreier Bahnhofplatz

Mit SRB Nr. 2018-189 vom 26. April 2018 hat der Stadtrat ein Konzept für die Umsetzung eines autofreien Bahnhofplatzes in Auftrag gegeben. Der Gemeinderat begrüsst die Absicht eines autofreien Bahnhofplatzes, zumal sie auch seinen Zielsetzungen aus dem Stadtentwicklungskonzept STEK 2016 entspricht. Dabei geht er davon aus, dass der Bahnhofplatz nicht gänzlich autofrei sein wird, sondern weiterhin vom öffentlichen und vom (notwendigen) Wirtschaftsverkehr durchfahren werden können. Bei den zur Diskussion stehenden Reduktionen geht es darum ausschliesslich um den privaten motorisierten Individualverkehr (p-MIV).

Wie bereits unter Ziffer 4.4 erwähnt, benötigt die Umsetzung der Verkehrsmassnahmen ZBBS auf dem Bubenbergplatz eine Verkehrsreduktion von heute 15 600 Fahrzeugen pro Werktag auf täglich maximal 5 900 Fahrzeuge im Jahr 2025 (ca. -60 %). Eine weitergehende Reduktion ist für die Funktionsfähigkeit des neuen Bahnhofzugangs grundsätzlich nicht erforderlich. Weitere Abklärungen haben aber gezeigt, dass auch eine weitergehende – vollständige – Sperrung des Bubenberg- und Bahnhofplatzes für den p-MIV aus verkehrlicher Sicht machbar ist und dass sie keine wesentlichen Auswirkungen auf die Verkehrsmassnahmen ZBBS im Umfeld des Zugangs Bubenberg (Baustein 1) und auf das Betriebskonzept (Baustein 3a) hätte. In umgekehrter Richtung wurde nachgewiesen, dass die Personenpassage Hirschengraben (Baustein 2) für den störungsfreien Betrieb des ÖV und zur Erreichung der angestrebten Qualitäten beim Fuss- und Veloverkehr selbst dann zwingend erforderlich ist und bleibt, wenn der Bahnhofplatz vollständig für den p-MIV gesperrt werden sollte.

Aufgrund des eingangs erwähnten stadträtlichen Auftrags wurde im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung zu den Verkehrsmassnahmen ZBBS (siehe Ausführungen unter Ziffer 3) auch die Haltung zu einem autofreien Bahnhofplatz erfragt, obwohl dieser nicht Teil des Projekts ZBB-Verkehrsmassnahmen ist. Ergebnis: GFL, SP, GaP und GB sowie Pro Velo, VCS und Behindertenkonferenz sprechen sich klar für einen autofreien Bahnhofplatz aus, weil damit zusätzliche oberirdische Fussgängerquerungen ermöglicht würden. EVP und GLP unterstützen das Ziel, den Bahnhofplatz autofrei zu gestalten, sehen jedoch noch viele ungeklärte Fragen und befürchten zum Teil auch eine Umlagerung des Verkehrs in die Quartiere. Die Gegner, darunter vorab SVP und FDP sowie die Auto- und Wirtschaftsverbände, empfinden bereits die im vorliegenden Projekt vorgesehenen Massnahmen (Verkehrsreduktion, Aufhebung von Abbiegebeziehungen) als diskriminierend gegenüber dem MIV und weisen darauf hin, dass die Stimmbewölkerung einen autofreien Bahnhofplatz 2009 abgelehnt habe. Die CVP steht einer Reduktion des Verkehrs auf dem Bahnhofplatz zwar positiv gegenüber, sieht aber aktuell keine Notwendigkeit, ihn gänzlich vom MIV zu befreien.

Der Bahnhofplatz bzw. die gesamte Achse Bubenbergplatz-Bahnhofplatz-Bollwerk sind zwar Stadtstrassen. Sie sind jedoch eng mit dem übergeordneten Strassennetz von Bund (Knoten Forsthaus und Wankdorf sowie Portal Neufeldzubringer/Tiefenaustrasse) und Kanton (Murten- und Tiefenaustrasse) verknüpft und zudem Teil des regionalen MIV-Basisnetzes im geltenden Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts (RGSK). Im aktuellen Entwurf des RGSK 2021, welcher Anfang 2020 von der Regionalkonferenz Bern Mittelland (RKBM) in die öffentliche Mitwirkung geschickt wurde, ist der Bahnhofplatz nach wie vor als Teil des regionalen MIV-Basisnetzes ausgeschieden; gleichzeitig ist jedoch vorgesehen, das Basisnetz in einem eigenen Projekt zu überprüfen und wo nötig anzupassen. Der Gemeinderat begrüsst die geplante Überprüfung, hat von der RKBM jedoch ein möglichst rasches Vorgehen gefordert.

Aus den dargelegten Gründen zeigt sich, dass ein autofreier Bahnhofplatz erst und nur in Abstimmung mit den Eidgenössischen, den kantonalen und den regionalen Stellen wird erfolgen können.

Dies zu erreichen, scheint dem Gemeinderat möglich. Dazu werden aber mit allen betroffenen Ebenen weitere Klärungen erforderlich sein, was im Rahmen des Zeitplans für die Umsetzung der vorliegend beantragten Verkehrsmassnahmen ZBBS nicht möglich sein wird. Die weiteren Abklärungen werden erst mit dem RGSK 2021 ausgelöst.

Für das vorliegende Geschäft ist aus Sicht des Gemeinderats zentral, dass die Verkehrsmassnahmen ZBBS kompatibel sind mit einer – allenfalls später umgesetzten – p-MIV-freien Achse Bubenbergplatz-Bahnhofplatz. Damit können die Entscheide zu den Verkehrsmassnahmen ZBBS und zum Bahnhofplatz sachlich und politisch entkoppelt werden, was sich aufgrund der unterschiedlichen Zeitachsen leider nicht verhindern lässt.

6. Velostation Hirschengraben, Velostation Zugang Länggasse

Für den Ausbau des Veloabstellplatzangebots im Bahnhofumfeld liegt seit Ende 2019 eine aus drei Teilen bestehende Strategie vor: einem *Gesamtkonzept*, einer *Auslegeordnung* und einem *Umsetzungsprogramm 2030*. Ausführliche Informationen dazu werden dem Stadtrat zu gegebener Zeit in Verbindung mit der separaten Vorlage zur Velostation Hirschengraben unterbreitet. (Das Gesamtkonzept steht, wie erwähnt, unter <https://www.bern.ch/themen/mobilitat-und-verkehr/gesamtverkehr/projekte-und-massnahmen/zukunft-bahnhof-bern> als Download zur Verfügung).

Bei zwei Velostationen, die gemäss der Strategie für den Ausbau des Veloabstellplatzangebots im Bahnhofumfeld sehr bedeutend sind, bestehen direkte Abhängigkeiten zu den Verkehrsmassnahmen ZBBS:

- *Velostation Hirschengraben:* Für die Projektierung einer Velostation Hirschengraben hat der Stadtrat einen Kredit bewilligt (SRB Nr. 2018-190 vom 26. April 2018). Die Abhängigkeit zu den vorliegend beantragten Verkehrsmassnahmen ZBBS besteht darin, dass die Umsetzung der dazu erforderlichen Personenpassage eine zwingende Voraussetzung für die Erschliessung der Velostation darstellt und dass die Velostation vor der definitiven Neugestaltung der Parkanlage erstellt sein muss. Betreffend Velostation Hirschengraben wird zurzeit mit den zuständigen Stellen des Bundes (Bundesamt für Kultur und Eidgenössische Kommission für Denkmalschutz) geprüft, ob die Konflikte mit den Schutzziele der Denkmalpflege und der Archäologie soweit reduziert werden können, dass von einer grundsätzlichen Bewilligungsfähigkeit des Projekts ausgegangen werden kann (siehe dazu auch Ziffer 2 vorne). Kann die Frage mit Ja beantwortet werden, so wird der Gemeinderat dem Stadtrat als nächstes eine Vorlage für die Aufstockung des Projektierungskredits für die Velostation Hirschengraben (Bauprojekt inkl. Ausschreibung) unterbreiten; anschliessend werden die Stimmberechtigten über den allfälligen Ausführungskredit zu befinden haben. Für die Realisierung der Velostation Hirschengraben müssen zudem dieselben Verfahrensschritte durchgeführt werden wie bei den Verkehrsmassnahmen ZBBS: Abschluss Bauprojekt, Vorprüfung, Auflage. Nach aktuellem Projektstand könnte eine Velostation Hirschengraben ab ca. 2027 bis zu 3 000 Abstellplätze aufweisen. Mit einem solchen Angebotsausbau wären gute Voraussetzungen für die Aufhebung von oberirdischen Abstellplätzen geschaffen.
- *Velostation Zugang Länggasse:* Mit SRB Nr. 2018-190 vom 26. April 2018 hat der Stadtrat einen Kredit für die Ausarbeitung des Vor- und Bauprojekts für ein zusätzliches zweites Geschoss bei der Velostation beim Zugang Länggasse durch die SBB bewilligt – die SBB realisiert selbst als Ersatz für wegfallende Abstellplätze nur eine eingeschossige Velostation mit rund 700 Abstellplätzen. Die Abhängigkeit zu den Verkehrsmassnahmen ZBBS besteht darin, dass sowohl für die ein- als auch für die zweigeschossige Anlage mit dem Baustein 4 der Verkehrsmassnahmen ZBBS eine sichere Zufahrt für den Veloverkehr gewährleistet werden muss. Für die Bewilligung der Velostation ist voraussichtlich das eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren massgebend (Projektänderung zum bewilligten Vorhaben der SBB). Für den Ausführungskredit ist

eine Volksabstimmung erforderlich. Mit einer zweigeschossigen Anlage könnten, zusammen mit der bestehenden Velostation Schanzenbrücke, ab ca. 2029/2030 rund 1 650 Abstellplätze angeboten werden.

7. Koordination

Die Verkehrsmassnahmen ZBBS wurden in enger Zusammenarbeit zwischen der Stadt Bern, BERNMOBIL und Energie Wasser Bern (ewb) ausgearbeitet und inhaltlich und zeitlich mit weiteren Vorhaben abgestimmt. Im Vordergrund standen dabei folgende Vorhaben:

<i>Verkehrsmassnahme ZBBS</i>	<i>Abstimmungsbedarf mit Dritten</i>
Umfeld Zugang Bubenberg und Personenpassage Hirschengraben (Bausteine 1 und 2)	<ul style="list-style-type: none"> - Zugang Bubenberg (SBB Infrastruktur) - Ersatzneubau Bubenbergzentrum (SBB Immobilien) - Velostation Hirschengraben (Stadt) - Sanierung Effingerstrasse (Stadt, Bernmobil)
Umfeld Henkerbrännli (Baustein 3b)	<ul style="list-style-type: none"> - Installationsplatz Eilgutareal, neuer RBS Bahnhof Bern (RBS) - definitive Umgestaltung Schützenmatte (Stadt)
Umfeld Zugang Länggasse (Baustein 4)	<ul style="list-style-type: none"> - Zugang Länggasse inkl. Velostation (SBB Infrastruktur)

8. Umsetzung

8.1 Verkehrsorganisation während der Bauphase

Die städtischen Fachstellen haben gemeinsam mit den ÖV-Betreibern einen Konzeptbericht zur Verkehrsorganisation während der Bauphase ausgearbeitet. Im Ausführungsprojekt gilt es die vorgesehenen Massnahmen zu vertiefen. Die Bauherrngemeinschaft ZBBS (Stadt, BERNMOBIL, ewb) hat grosse Erfahrungen mit der Verkehrsorganisation bei Grossbauprojekten und sie wird die Standards, die etwa bereits beim Neubau des Bahnhofplatzes, bei der Sanierung der Marktgasse oder bei der Neugestaltung des Eigerplatzes zur Anwendung kamen, auch beim Projekt ZBBS übernehmen.

8.2 Bauablauf

Gemäss aktuellem Terminprogramm wird von einem Baustart im Jahr 2023 ausgegangen. Der Zeitplan ist stark abhängig vom Verlauf des Bewilligungsverfahrens. Verschiebungen können nicht ausgeschlossen werden.

Das gleichzeitige Umsetzen der Bausteine 1, 2, 4 und 3b ist aus verkehrlicher Sicht nicht angezeigt: Die Bauarbeiten erfordern eine MIV-Reduktion auf der Achse Bubenbergplatz-Bahnhofplatz und somit eine Aktivierung der Inneren Umleitungsrouten Kleine Westtangente-Stadtbachstrasse (Baustein 3a) – Letzteres steht aber im Konflikt mit den Bautätigkeiten im Baustein 3b. Deshalb wird eine vorgezogene Umsetzung des Bausteins 3b (insbesondere der Bereiche Henkerbrännli, Neubrücke-strasse) angestrebt. Eine vertiefte verkehrliche Prüfung der Bauabläufe sämtlicher Bausteine findet mit der weiteren Ausführungsprojektierung statt.

Für die verschiedenen Bausteine sind folgende Bauabläufe geplant:

Baustein 3b (Umfeld Henkerbrännli)

Beim Baustein 3b liegt der Schwerpunkt der Bauarbeiten zuerst im Bereich Henkerbrännli/Neubrücke-Strasse – mit der Verbreiterung der Neubrückstrasse und der Umstellung des Verkehrsregimes Henkerbrännli. Anschliessend verlagern sich die Arbeiten ins Bollwerk und zur Schützenmattstrasse. Bei der Einfahrt Eilgutareal zum Bahnareal können die Strassenbauarbeiten und die Arbeiten zur Fertigstellung des letzten Teils der Stützmauer erst nach Beendigung der RBS-Baustelle durchgeführt werden. Mit den Arbeiten zur Umsetzung des Bausteins 3b wird zuerst begonnen, sie starten voraussichtlich 2023 und dauern ca. 3 Jahre.

Baustein 3a (Betriebskonzept)

Die innere Umleitungsrouten (Kleine Westtangente-Stadtachstrasse) und die äussere Umleitungsrouten (Nationalstrasse/Bremgartenstrasse) werden aktiviert, nachdem der erste Teil der Bauarbeiten im Baustein 3b (Bereich Henkerbrännli) realisiert und bevor der Start der Bauarbeiten für die Bausteine 1, 2 und 4 erfolgt ist.

Bausteine 1, 2 und 4 (Umfeld Zugang Bubenberg, Hirschengraben und Zugang Länggasse)

Die Arbeiten im Zusammenhang mit dem Baustein 1 (Anpassungen im Umfeld des Zugangs Bubenberg-Laupenstrasse), dem Baustein 2 (Personenpassage Hirschengraben) und dem Baustein 4 (Anpassungen im Umfeld des Zugangs Länggasse-Schanzenstrasse) werden auf die direkt angrenzenden Drittprojekte abgestimmt: den Ersatzneubau des Bubenbergzentrums (BBZ) und den Ausbau der Publikumsanlagen im Bahnhof Bern. Ziel ist es, dass alle mit den Bausteinen 1 und 2 verbundenen Arbeiten im Raum Bubenbergplatz/Hirschengraben bis zur Eröffnung des neuen Bahnhofzugangs Bubenberg 2027 abgeschlossen sind. Die Änderung des Verkehrsregimes in der Bogenschützenstrasse kann aufgrund der Baustelleninstallation SBB erst nach deren Rückbau (also nach 2027) realisiert werden, was auch Auswirkungen auf die Umsetzung des Verkehrsregimes Bubenbergplatz/Schanzenstrasse Süd hat. Die Fertigstellung des Bereichs rund um den neuen Zugang Länggasse erfolgt erst nach dem Rückbau der SBB-Plattform über der Schanzenstrasse im Jahr 2029.

Die Bauzeit für sämtliche Arbeiten im Zusammenhang mit den Bausteinen 1, 2 und 4 beträgt rund fünfeneinhalb Jahre. Das Erstellen der Passage Hirschengraben und der optionalen Velostation beginnt nach der Umsetzung des Betriebskonzepts gemäss Baustein 3a und dauert ungefähr 3,5 Jahre, ohne Velostation würde sich die Bauzeit um ungefähr 1 Jahr reduzieren. Aufgrund der oben erwähnten angrenzenden Drittprojekte können nicht sämtliche Arbeiten ohne Unterbrüche realisiert werden.

*8.3 Koordination Drittprojekte**Erschliessung SBB-Bauinstallationsplätze (ZBB Ausbau Publikumsanlage Bahnhof Bern)*

Die Erschliessung der SBB-Installationsplätze Grosse Schanze und Bogenschützenstrasse muss jederzeit gewährleistet bleiben. Da die Erschliessungsrouten unmittelbar durch den Baustellenperimeter der ZBBS-Bausteine 1 und 4 führen, können die Laupenstrasse, der Bubenbergplatz und die Schanzenstrasse nie komplett für den Verkehr gesperrt werden.

Erschliessung RBS-Bauinstallationsplätze (ZBB Tiefbahnhof)

Die Erschliessung der RBS-Installationsplätze Eilgutareal und Wildpark muss gewährleistet bleiben. Da die Erschliessungsrouten auch durch den Bauperimeter Henkerbrännli (ZBBS-Baustein 3b) führen, sind keine totalen Verkehrssperren geplant.

Neubau Bubenbergzentrum 10/12

Der Ersatzneubau Bubenbergzentrum 10/12 wird parallel zum Projekt ZBB realisiert. Dies bedingt eine frühzeitige Koordination der Bauabläufe und der Baustellenlogistik. Die notwendigen Gespräche haben bereits stattgefunden; die Konzepte werden laufend aufeinander abgestimmt und verfeinert.

Besonders die Führung des Fussverkehrs wird koordiniert, damit für ihn in jeder Bauphase genügend Verkehrsfläche zur Verfügung steht.

8.4 Monitoring und Task-Force Verkehr

Die ZBB-Bauherrschaften SBB, RSB und Stadt Bern haben gemeinsam ein Monitoring zum Verkehr im weiteren Bahnhofumfeld installiert. Zusammen bilden sie eine Task-Force Verkehr; diese wird von der Stadt Bern geleitet. Mit dieser Organisation wird sichergestellt, dass während der gesamten Bauzeit verkehrliche Probleme sofort erkannt und rasch Gegenmassnahmen umgesetzt werden. Insbesondere für das Länggassquartier wurden umfangreiche Vorerhebungen durchgeführt. Es wird ein dichtes Netz an Verkehrsmessstellen betrieben. Das Monitoringkonzept sieht vor, dass die Verkehrsdaten regelmässig ausgewertet werden, damit rasch auf auftretende Probleme reagiert werden kann.

9. Kostenzusammenstellung

9.1 Kostenteiler

Die Umsetzung der Verkehrsmassnahmen ZBBS, zu denen, wie oben erwähnt, auch Werkleitungsarbeiten gehören, bringt allen beteiligten Bauherrschaften (Stadt Bern, BERNMOBIL und ewb) einen nachhaltigen Nutzen. Die Bauherrschaften haben sich deshalb darauf verständigt, dass jede Partei grundsätzlich ihr eigenes Werk (und die während der Bauarbeiten notwendigen Provisorien) selber finanziert. Wenn wegen der Verkehrsmassnahmen ZBBS Werkleitungen Dritter, Tramgleise oder Fahrleitungen abgeändert werden, die das Ende ihrer Nutzungsdauer noch nicht erreicht haben, wird der sogenannte Restwert der Anlagen ermittelt. Der Restwert, der vernichtet wird, ist Teil der Kosten der Verkehrsmassnahmen ZBBS. Die übrigen Kosten für die Anpassung der Anlagen gehen zu Lasten der betroffenen Werkeigentümer. Die allgemeinen Kosten (Projektierung, Kommunikation und Teile der Baunebenkosten) werden entsprechend den Baukostenanteilen der Stadt Bern, ewb und BERNMOBIL aufgeteilt.

9.2 Bruttokosten Stadt Bern

Die folgende Zusammenstellung enthält die Bruttokosten, welche die Stadt Bern für die Verkehrsmassnahmen zu tragen hat. Sie wurden auf der Grundlage der Bauprojekte ermittelt, die Kostengenauigkeit liegt bei +/-10 %. Die Kosten, die BERNMOBIL und Energie Wasser Bern entstehen und durch sie finanziert werden, sind hier nicht aufgeführt. Von den Bruttokosten werden – um die effektive Belastung der Stadt Bern herleiten zu können – die Beiträge Dritter in Abzug zu bringen sein (vgl. dazu die nachfolgenden Ausführungen).

Nicht enthalten sind die durch den Stadtrat bereits beschlossenen Kosten von insgesamt 11 Mio. Franken für den generellen ZBB-Planungskredit von Fr. 4 375 000.00 (SRB Nr. 2016-607) sowie der von der Stadt gesprochene Beitrag von Fr. 6 800 000.00 an den neuen Bahnhofzugang Bubenberg (SRB Nr. 2016-608).

9.2.1 Verkehrsmassnahmen ZBBS (Allgemeiner Haushalt)

Für eine gut funktionierende Gesamtlösung müssen alle Bausteine der Verkehrsmassnahmen ZBBS umgesetzt werden. Deshalb wird dem Stadtrat zuhanden der Stimmberechtigten ein Antrag zu den Gesamtkosten für alle geplanten ZBBS-Bausteine gestellt (s. folgende Übersicht). Massgebend sind dabei die Bruttokosten. Für die Bausteine 1, 2, 3a und 3b haben Bund und Kanton zwar bereits Beiträge zugesichert, die entsprechenden Finanzierungsvereinbarungen liegen aber – wie bei diesem Projektstand üblich – noch nicht vor, denn sie können erst nach Vorliegen der Baubewilligung und nach dem Kreditbeschluss abgeschlossen werden. Aus heutiger Sicht kann jedoch mit Beiträgen in der Grössenordnung von insgesamt gut 56 Mio. Franken (inkl. MwSt 7.7%) gerechnet werden (vgl. auch Ziff. 10 hinten).

	<i>Bruttokosten in Mio. Franken</i>					<i>Total</i>
	<i>Bau- stein 1</i>	<i>Bau- stein 2</i>	<i>Baustein 3a</i>	<i>Baustein 3b</i>	<i>Baustein 4</i>	
Projektierung	5.350	5.200	2.240	2.600	0.960	16.350
Baumeisterarbeiten	21.940	21.640	3.605	12.125	4.470	63.780
Baunebenkosten	2.855	2.855	1.650	1.645	0.600	9.605
Kommunikation	0.310	0.305	0.050	0.175	0.060	0.900
Unvorhergesehenes	3.045	3.000	0.755	1.655	0.610	9.065
Total (exkl. MwSt)	33.500	33.000	8.300	18.200	6.700	99.700
MwSt (7.7 %)	2.580	2.541	0.639	1.401	0.516	7.677
KiöR	0.168	0.165	0.042	0.091	0.034	0.500
Gesamtkosten (brutto)	36.248	35.706	8.981	19.692	7.250	107.877

Erläuterungen

- *Zur Position Projektierung:* Diese enthält alle Honorar- und Nebenkosten für Planerleistungen (Bauingenieure, Landschaftsarchitektinnen, Architekten, Verkehrsingenieurinnen, Haustechnikplaner, Brandschutzfachleute), für die Bauherrenunterstützung, die Gesamtkoordination Verkehr, für Expertisen und Rechtsberatung, für Gutachten und Workshops für die Phase Planung, Projektierung, Bewilligung und Ausschreibung, Ausführung bis Inbetriebnahme. In der Position ist der bisherige Kredit von 6,8 Mio. Franken (gemäss SRB Nr. 2018-189 vom 26. April 2018) enthalten.
- *Zur Position Baumeisterarbeiten:* Diese enthält alle Aufwendungen der Baumeisterarbeiten und Leistungen von Drittunternehmen im Bereich Montagebau, Fahrleitungsbau, Lichtsignalanlagen, Wartehallen, Möblierung, Denkmäler, Landschafts- und Gartenbauarbeiten.
- *Zur Position Baunebenkosten:* Diese enthält die Kosten für die temporäre Verkehrsführung, Verkehrsdienste, Baugrunduntersuchungen, Archäologie, Bewilligungen, Versicherung, Vermessung, Bestandsaufnahmen und Grundstückserwerb.
- *Zur Position Kommunikation:* Enthält die Honorare für die Kommunikationsunterstützung, Massnahmen für die Öffentlichkeitsarbeit, Drucksachen, Baustelleninformationen, Anwohnerinformationen, Infoveranstaltungen und die übergeordnete Kommunikation mit den ZBB-Partnern SBB und RBS. Auch die Aufwendungen für Gestaltung und Betrieb des Infopavillons sowie für gemeinsame Events (Spatenstich, Tag der offenen Baustelle etc.) sind hier enthalten.
- *Zur Position Unvorhergesehenes:* 10 % des Gesamtbetrags sind, wie üblich, für Unvorhergesehenes reserviert.
- *Zur Position KiöR:* Gemäss Artikel 2 Absatz 1 des Reglements über die Spezialfinanzierung für Kunst im öffentlichen Raum (KiöR-Reglement; KiöRR; SSSB 423.1) ist in Baukrediten für öffentliche Bauten und Anlagen der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün ein Prozent der über den allgemeinen Haushalt finanzierten Bausumme exkl. MwSt. für Kunst im öffentlichen Raum vorzusehen und in die Spezialfinanzierung einzulegen, höchstens aber Fr. 500 000.00 im Einzelfall.

Die Gesamtkosten für die Verkehrsmassnahmen ZBBS zu Lasten der Investitionsrechnung betragen somit Fr. 107 877 000.00. Nach Abzug der Beiträge von Bund und Kanton von gut 58 Mio. Franken werden der Stadt für die Verkehrsmassnahmen ZBBS noch Kosten von ca. 50 Mio. Franken anfallen (vgl. Ziff. 10 hinten).

In der Vorlage zum SRB Nr. 2016-253 vom 28. April 2016 waren die Gesamtkosten noch auf 70,0 Mio. Franken veranschlagt worden, allerdings bei einer Kostengenauigkeit von +/-50 %. Zwei Jahre später (vgl. Vortrag zu SRB Nr. 2018-189 vom 26. April 2018) war man von Baukosten von 93.0 Mio. Franken (+/-30 %) ausgegangen. Nun wird mit Gesamtkosten von Fr. 107 877 000.00 (+/- 10 %) gerechnet. Die Gründe für die Mehrkosten von Fr. 14 877 000.00 sind:

- *Projekterweiterung Baustein 3b (Umfeld Henkerbrännli)*

Beim Baustein 3b war der Perimeter bei der Anmeldung im Agglomerationsprogramm enger gefasst worden. Mit der weiteren Projektierung wurde er um den Bereich Bollwerk, Kleeplatz, Schützenmattstrasse und Haltestelle Henkerbrännli erweitert, zudem wurden zusätzliche Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs ins Bauprojekt mit aufgenommen:

- Anpassung des Strassenquerschnitts und Veloumfahrungen Bollwerk
- Velomassnahmen an der Kreuzung Bollwerk, an der Schützenmattstrasse und bei der Zufahrt zur Lorrainebrücke
- Aufwertung Kleeplatz (Schnittstelle mit Drittprojekt Gestaltung Hodlerstrasse)
- Bauliche Abtrennung der Velospur auf der Schützenmattstrasse
- Verbesserung Haltestelle Henkerbrännli mit niveaugleichen Einstieg und Veloumfahrung stadtauswärts

Diese Massnahmen haben zu zusätzliche Kosten von 3.5 Mio. Franken geführt.

- *Kostenvoranschlag Baustein 4 (Umfeld Zugang Länggasse)*

Baustein 4 war seinerzeit nur als B-Massnahme im Agglomerationsprogramm des Bundes (3. Generation) angemeldet worden – die Kosten konnten aufgrund des Projektstands noch nicht genau abgeschätzt werden. Angegeben wurden lediglich 3,5 Mio. Franken. Im Bauprojekt betragen sie nun 6,7 Mio. Franken. Die Gründe für die höheren Kosten liegen hauptsächlich beim Sanierungsbedarf der Strasse. Der Projektteil wird nun mit dem neuen Betrag im Agglomerationsprogramm (4. Generation) als A-Massnahme angemeldet.

- *Angabe Mehrwertsteuer*

Im Vortrag zu SRB Nr. 2018-189 vom 26. April 2018 waren die Kosten irrtümlich ohne MwSt aufgeführt worden. Der Hinweis in der entsprechenden Kreditvorlage («inkl. MwSt») war nicht korrekt. Die MwSt beträgt bei der aktuellen Kostenberechnung (inkl. der oben genannten Mehrkosten der Bausteine 3b und 4) rund 7,7 Mio. Franken.

9.2.2 Siedlungsentwässerung (Sonderrechnung Stadtentwässerung)

Im Zusammenhang mit den Verkehrsmassnahmen ZBBS kommt es auch zu Anpassungen bei der Siedlungsentwässerung. Soweit diese eine zwingende Folge der Verkehrsmassnahmen ZBBS sind, sind die entsprechenden Beträge in den oben zusammengestellten Kosten für die Verkehrsmassnahmen ZBBS enthalten. Darüber hinaus ist aber im Perimeter des Bausteins 3b (Henkerbrännli, Bollwerk) eine neue Mischabwasserleitung bei der Neubrückstrasse vorgesehen. Erfolgt der Neubau im Zusammenhang mit den ZBBS-Arbeiten, können Synergien genutzt werden. Die für die neue Leitung anfallenden Kosten werden über die Sonderrechnung Siedlungsentwässerung finanziert und sind deshalb hier separat aufgeführt. Es wird auch ein separater Kredit beantragt.

	<i>Kosten (inkl. MwSt 7.7 %)</i>	
	<i>Massnahmen Siedlungsentwässerung</i>	
Projektierung		590 000.00
Baumeisterarbeiten		2 460 000.00
Baunebenkosten		350 000.00
Unvorhergesehenes		340 000.00
<i>Gesamtkosten</i>		<i>3 740 000.00</i>

9.2.3 Wartehallen Hirschengraben (Immobilien Stadt Bern Allgemeiner Haushalt)

Aufgrund der Empfehlungen der im Workshopverfahren beigezogenen Experten und der spezifischen Gestaltungsvorgaben für den geschützten Hirschengraben werden bei der Tramhaltestelle Hirschengraben (stadteinwärts) nicht die zwei Standard-Wartehallen wiederhergestellt, sondern zwei auf die Neugestaltung des Hirschengrabens abgestimmte Wartehallen errichtet. Die Kosten für die beiden neuen Wartehallen an der Haltestelle Hirschengraben (stadtauswärts) werden von Immobilien Stadt Bern (ISB) getragen. ISB tritt in diesem Projekt als Bestellerin dieser Wartehallen auf, welche im Auftrag von ISB durch das Tiefbauamt realisiert werden. Es wird dafür ein separater Kredit beantragt.

	Kosten (inkl. MwSt 7.7 %) Wartehalle (ISB)	
Projektierung		100 000.00
Baumeisterarbeiten		380 000.00
Baunebenkosten		20 000.00
Unvorhergesehenes		50 000.00
Gesamtkosten		550 000.00

Erläuterungen zu den einzelnen Positionen: s. unter 9.2.1

9.3 Beantragte Ausführungskredite Stadt Bern (Bruttokredite)

beantragter Ausführungskredit Verkehrsmassnahmen ZBBS (allgemeiner Haushalt)	Fr.	107 877 000.00
beantragter Ausführungskredit Siedlungsentwässerung (Sonderrechnung Stadtentwässerung)	Fr.	3 740 000.00
beantragter Ausführungskredit Wartehalle (allgemeiner Haushalt)	Fr.	550 000.00
Total beantragte Ausführungskredite (inkl. MWSt 7.7%)	Fr.	112 167 000.00

10. Folgekosten

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 nachfolgende Aufteilung der Kapitalfolgekosten erfolgt aufgrund der unterschiedlichen Abschreibungsdauer der Anlagen:

10.1 Kapitalfolgekosten Verkehrsmassnahmen (allgemeiner Haushalt)

Ohne Berücksichtigung der Bundes- und Kantonsbeiträge von voraussichtlich 58 Mio. Franken (vgl. Kapitel 11):

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	40. Jahr
Anschaffungs-/ Restbuchwert	107 877 000.00	105 180 075.00	102 483 150.00	2 696 925.00
Abschreibung 2.5 %	2 696 925.00	2 696 925.00	2 696 925.00	2 696 925.00
Zins 1.45 %	1 564 215.00	1 525 110.00	1 486 005.00	39 105.00
Kapitalfolgekosten	4 261 140.00	4 222 035.00	4 182 930.00	2 736 030.00

Mit Berücksichtigung der Bundes- und Kantonsbeiträge von voraussichtlich 58 Mio. Franken (vgl. Kapitel 11):

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	40. Jahr
Anschaffungs-/ Restbuchwert	49 877 000.00	48 630 075.00	47 383 150.00	1 246 925.00
Abschreibung 2.5 %	1 246 925.00	1 246 925.00	1 246 925.00	1 246 925.00
Zins 1.45 %	723 215.00	705 135.00	687 055.00	18 080.00
Kapitalfolgekosten	1 970 140.00	1 952 060.00	1 933 980.00	1 265 005.00

10.2 Kapitalfolgekosten gebührenfinanziert (Sonderrechnung Stadtentwässerung)

Die Kosten für die Ausführung der Abwasseranlagen werden der Sonderrechnung der Stadtentwässerung belastet. Abschreibung und Verzinsung werden auf der Kreditsumme exklusive Mehrwertsteuer berechnet, da es sich um eine Spezialfinanzierung mit Vorsteuerabzug handelt. Die Kreditsumme für die Sonderrechnung beläuft sich exklusive Mehrwertsteuer auf Fr. 3 472 609.00.

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	80. Jahr
Anschaffungs-/ Restbuchwert	3 472 609.00	3 429 200.00	3 385 795.00	43 410.00
Abschreibung 1.25 %	43 410.00	43 410.00	43 410.00	43 410.00
Zins 1.45 %	50 355.00	49 725.00	49 095.00	630.00
Kapitalfolgekosten	93 765.00	93 135.00	92 505.00	44 040.00

10.3 Kapitalfolgekosten Wartehalle Hirschengraben (ISB Allgemeiner Haushalt)

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	25. Jahr
Anschaffungs-/ Restbuchwert	550 000.00	528 000.00	506 000.00	22 000.00
Abschreibung 4 %	22 000.00	22 000.00	22 000.00	22 000.00
Zins 1.45 %	7 975.00	7 655.00	7 335.00	320.00
Kapitalfolgekosten	29 975.00	29 655.00	29 335.00	22 320.00

10.4 Betriebsfolgekosten

10.4.1 Passage, Rolltreppe und Lift

Die neue Personenpassage vom Bubenbergzentrum zum Hirschengraben (inkl. Aufgang mit zwei Rolltreppen) und der Lift beim Hirschengraben generieren zusätzliche Unterhalts- und Betriebskosten:

- Durch die neue Personenpassage erhöhen sich die jährlichen Betriebsfolgekosten durch Unterhalt um rund Fr. 120 000.00.
- Durch die neue Rolltreppe beim Hirschengraben, welcher die Passage erschliesst, erhöhen sich die jährlichen Betriebsfolgekosten durch Unterhalt um rund Fr. 85 000.00.
- Durch den neuen Lift beim Hirschengraben, welcher die Passage erschliesst, erhöhen sich die jährlichen Betriebsfolgekosten durch Unterhalt um rund Fr. 85 000.00.

10.4.2 Abwasseranlagen

Die bestehenden Leitungen werden ersetzt, die bestehende Leitung zwischen Reithalle und Schützenmatte wird zugunsten einer neuen Leitung in der Neubrückstrasse ausser Betrieb genommen. Die stillgelegten Leitungen werden verfüllt und generiert dadurch keine Mehrkosten. Die Betriebsfolgekosten der neuen Mischabwasserleitung in der Neubrückstrasse sind vernachlässigbar.

10.4.3 Wartehallen Hirschengraben (ISB)

Die zwei neuen Wartehallen bei der Tramhaltestelle Hirschengraben (stadteinwärts) generieren im Unterhalt zusätzliche Kosten von rund Fr. 2 000.00 pro Jahr. Sie sind vor allem auf einen erhöhten Reinigungsaufwand aufgrund der speziellen – aus Gründen des Denkmalschutzes geforderten – Dachform zurückzuführen. Zudem können allfällig beschädigte Bauteile nicht durch die üblichen Standartelemente ersetzt werden.

11. Beiträge Dritter

11.1 Finanzbeiträge Bund und Kanton zu den Verkehrsmassnahmen ZBB

Die Stadt Bern hat die Verkehrsmassnahmen ZBBS beim Agglomerationsprogramm der 3. Generation (AP 3) mit Gesamtkosten von 93,0 Mio. Franken (exkl. MwSt) zur Mitfinanzierung durch den Bund und den Kanton angemeldet. Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) hat das AP 3 geprüft und die Bausteine 1, 2, 3a und 3b in die Liste der A-Massnahmen aufgenommen. Mit dem Bundesbeschluss vom 25. September 2019 zum AP 3 wurde die Liste bestätigt und die Beiträge für die Bausteine 1, 2, 3a und 3b (A-Massnahmen im AP 3) definitiv freigegeben. Der Baustein 4 wurde als sogenannte B-Massnahme eingereicht, weil der Baubeginn erst im Programmhorizont des Agglomerationsprogramm der 4. Generation (AP 4) liegt. Im Prüfbericht des Bundesamts für Raumentwicklung wurde der Baustein 4 als B-Massnahme bestätigt. Damit sind Beiträge im Rahmen des Bundesbeschlusses zum AP 4 in Aussicht gestellt worden.

	in Mio. Franken (exkl. MwSt)					total
	Baustein 1	Baustein 2	Baustein 3a*	Baustein 3b	Baustein 4**	
Gesamtkosten aktuell	33.500	33.000	8.300	18.200	6.700	99.700
- Bundesbeitrag	11.725	11.550	2.905	5.145	2.345	33.670
- Kantonsbeitrag	7.621	4.950	1.889	3.344	1.524	19.328
Netto-Gesamtkosten Stadt	14.154	16.500	3.506	9.711***	2.831	46.702

* enthält Kosten der flankierenden Massnahmen

** Im Agglomerationsprogramm der 4. Generation (AP 4) wird der Baustein 4 mit den aktuellen Kostenangaben gemäss den Ausführungen unter Ziffer 8.2.1 als A-Massnahme zur Mitfinanzierung durch Bund und Kanton angemeldet. Die Beiträge von Bund und Kanton sind noch nicht zugesichert.

*** inkl. Mehrkosten von 3.5 Mio. Franken gegenüber den Angaben im Agglomerationsprogramm 3. Generation gemäss den Ausführungen unter Ziffer 8.2.1. Der Kostenanteil für die Anpassung und Aufwertung des Kleeplatzes beträgt ca. 1.9 Mio. Diese werden im Agglomerationsprogramm der 4. Generation (AP 4) mit dem Projekt «Fussgängerfreundliche Innenstadt, Gestaltung Hodlerstrasse» neu angemeldet. Bei einer Mitfinanzierung dieses Projekts durch Bund und Kanton würden sich die Netto-Gesamtkosten beim Baustein 3b um ca. 1 Mio. reduzieren.

Erläuterungen

- *Zur Position Gesamtkosten aktuell:* Die Beträge entsprechen den Gesamtkosten pro Baustein gemäss den Ausführungen unter Ziffer 9.2.1.
- *Zur Position Bundesbeitrag:* Der Bund leistet einen Beitrag von 35 % an die Gesamtkosten gemäss Agglomerationsprogramm 3. Generation (AP 3). Diese wurden anhand des Entwurfs der Vorprojekte und einer systematischen Kostenanalyse mit einer Genauigkeit von +/-30 % geschätzt. Sie stimmen mit den Angaben in der Vorlage zum SRB Nr. 2018-189 vom 26. April 2018 überein. Bund und Kanton haben Beiträge auf dieser Kostenbasis zugesichert. Werden die Kosten unterschritten, reduzieren sich die Beiträge von Bund und Kanton, werden sie überschritten, werden die Mehrkosten nicht mitfinanziert.
- *Zur Position Kantonsbeitrag:* Bezüglich Kostenbasis (AP 3) und Umgang mit Minder-/Mehrkosten gelten sinngemäss die Ausführungen oben zu den Bundesbeiträgen. Der Kanton leistet an die nach Abzug des Bundesbeitrags bei der Gemeinde verbleibenden Kosten folgende Beiträge:
 - o an Umsteigeanlagen des öffentlichen Verkehrs einen Beitrag von 15 % (Baustein 2)

- an Massnahmen auf Gemeindestrassen einen Beitrag von 22.75 % (übrige Bausteine).
- *Zur Position Netto-Gesamtkosten Stadt:* Entspricht den effektiven Kosten der Verkehrsmassnahmen ZBBS zu Lasten der steuerfinanzierten Investitionsrechnung. Beantragt wird aber ein Kredit zu den Brutto-Gesamtkosten (siehe Ausführungen unter Ziffer 9.2. und 9.3).

Gemäss diesen Ausführungen kann mit Beiträgen von Bund und Kanton an die Verkehrsmassnahmen ZBBS von gut 57 Mio. Franken (inkl. MWST 7.7 %) und an die Neugestaltung des Kleeplatzes von rund 1 Mio. Franken gerechnet werden, insgesamt als von gut 58 Mio. Franken (inkl. MWST 7.7 %). Der Stadt Bern werden damit für die Verkehrsmassnahmen effektive Kosten von gut 50 Mio. Franken (inkl. MWST 7.7 %) verbleiben.

11.2 Finanzbeiträge SBB zu den Verkehrsmassnahmen ZBB

Mit SRB Nr. 2019-272 vom 25. April 2019 hat der Stadtrat den Kredit für den Planungsprozess Stadtraum Bahnhof aufgestockt. Er hat dabei den Gemeinderat aufgefordert, sich bei der SBB für eine angemessene Beteiligung an den Kosten für die Verkehrsmassnahmen ZBBS und für die Erstellung von Veloabstellplätzen einzusetzen (48 Ja, 9 Nein, 5 Enthaltungen).

Mit einem direkten Beitrag der SBB an die Kosten der Verkehrsmassnahmen ZBBS kann nicht gerechnet werden. SBB Infrastruktur verfügt selbst über keine Investitionsmittel: Investitionen in die Infrastruktur werden über den Bund (Fernverkehr) und die Kantone (Regionalverkehr) finanziert. Bund und Kanton Bern leisten ihre Beiträge an die Verkehrsmassnahmen ZBBS bereits über die Agglomerationsprogramme (siehe dazu Ausführungen oben). Mehrfachbeiträge sind ausgeschlossen. Auch bei SBB Immobilien ist kein direkter Beitrag zu erwarten, denn SBB Immobilien zieht als Grundeigentümerin keinen direkten Nutzen aus den Verkehrsmassnahmen ZBBS. Indirekt leisten aber alle involvierten Bauherrschaften gegenseitig Beiträge an die Umsetzung der Partnerprojekte, zum Beispielspiel indem sie sich an einer vorausschauenden Koordination beteiligen oder Partnern Flächen für die vorübergehende oder dauerhafte Inanspruchnahme zur Verfügung stellen. Umgekehrt ist es übrigens auch so, dass die Stadt keinen direkten Beitrag an die Investitionen der SBB leistet. Davon ausgenommen ist einzig ein Beitrag der Stadt an die Realisierung des Zugangs Bubenberg¹.

Anders sieht es beim Ausbau des Veloabstellplatzangebots im Bahnhofumfeld aus: Eine Beteiligung der SBB an diesen Kosten ist in einer Absichtserklärung vereinbart worden. Der Umfang ist zu gegebener Zeit im Rahmen der konkreten Projekte zu regeln.

12. Werterhalt und Mehrwert

	Wererhalt	Mehrwert
Strassenbau	100 %	
Lichtsignalanlagen	100 %	
Abwasseranlagen	35 %	65 %
Passage und Lift Hirschengraben (Baustein 2)		100 %
Wartehallen	100 %	

¹ Der Zugang Bubenberg erfüllt neben der Funktion «Bahnhofzugang» auch die Funktion «Stadtverbindung» und gilt somit als «besondere, örtlich bedingte Verkehrsanlage», an deren Investitionskosten die Stadt gemäss Art. 12 Abs. 3 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) einen Beitrag von 6.8 Mio. Franken leistet (von insgesamt 99.0 Mio.). Der Stadtrat hat dem Kredit mit SRB Nr. 2016-608 vom 17. November 2016 zugestimmt.

13. Bewilligung Verkehrsmassnahmen ZBBS

Für die Bewilligung der Verkehrsmassnahmen ZBBS wird ein koordiniertes Verfahren mit einem Überbauungsordnungs- und Baubewilligungsverfahren nach Koordinationsgesetz des Kantons Bern durchgeführt (Art. 9 Koordinationsgesetz [KoG; BSG 724.1] in Verbindung mit Artikel 88 Absatz 6 Baugesetz [BauG; BSG 721.0]). Davon ausgenommen sind einzelne Elemente aus dem Baustein 3a sowie die flankierenden Massnahmen, für die eine Verkehrsverfügung ausreicht. Leitbehörde im koordinierten Verfahren ist das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) des Kantons Bern.

Die Überbauungsordnung mit dem Überbauungsplan und dem Erläuterungsbericht wird dem Stadtrat nach Abschluss der öffentlichen Auflage und nach Ablauf der Einsprachefrist in einer separaten Vorlage zum Beschluss unterbreitet (ca. 2022).

Die Leitbehörde fällt in einem koordinierten Verfahren eine Gesamtentscheid, der die Baubewilligung miteinschliesst, d.h. die Massnahmen können ohne weiteres Bewilligungsverfahren umgesetzt werden. Gegen den Gesamtentscheid kann Beschwerde bis vor Bundesgericht geführt werden.

Nicht Bestandteil der Verkehrsmassnahmen ZBBS ist die optionale Velostation im Hirschengraben (Baustein 2+). Für sie ist ein separates Bewilligungsverfahren erforderlich.

14. 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 informiert wurde. Teil dieser Kommunikation ist auch der Infopavillon ZBB auf der Parkterrasse, in dem die Stadt Bern mit den Verkehrsmassnahmen ZBBS präsent ist.

Die seit 2016 bestehende städtische Begleitgruppe zu den Verkehrsmassnahmen ZBB mit Vertretungen aus den bahnhofnahen Stadtteilen, aus Parteien und Interessenorganisationen und aus der Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün des Stadtrats soll weiterhin regelmässig über den Projekt- beziehungsweise Baufortschritt informiert werden.

Ab Baubeginn sind zudem weitere Kommunikationsmassnahmen vorgesehen, wie sie bei der Umsetzung städtischer Grossprojekte üblich sind.

15. Weiteres Vorgehen/Terminplan

Bevor mit der Umsetzung der Verkehrsmassnahmen ZBB begonnen werden kann, müssen rechtskräftig vorliegen:

- die Zustimmung der Stimmberechtigten zum Ausführungskredit
- die Überbauungsordnung und die rechtskräftige Baubewilligung
- die Verkehrsverfügungen für die Massnahmen, die nicht im koordinierten Verfahren enthalten sind
- die Finanzierungsvereinbarung mit Bund und Kanton im Zusammenhang mit dem AP 3 (beim Baustein 4 im Zusammenhang mit dem AP 4).

Der Gemeinderat strebt einen möglichst raschen Baubeginn und eine möglichst kurze Bauzeit an. Angesichts der zu erwartenden Einsprachen und allenfalls auch Beschwerden geht er davon aus,

dass der Baubeginn frühestens 2023 erfolgen und die neue Verkehrslösung ab 2027 teilweise in Betrieb genommen werden kann. Eine Fertigstellung der Passage Hirschengraben bis zur Inbetriebnahme des neuen Zugangs Bubenberg ist aus heutiger Sicht möglich.

Der Abschluss der Bauarbeiten der Stadt ist beim Baustein 4 erst nach dem vollständigen Rückbau der Bauinstallationen der SBB auf der Schanzenstrasse und beim Baustein 3b erst nach Fertigstellung der Bauinstallation RBS Eilgutareal (ab ca. 2029) möglich.

Antrag

- I. Der Stadtrat genehmigt das Geschäft Zukunft Bahnhof Bern (ZBB): Verkehrsmassnahmen Stadt Bern; Ausführungskredit (Vortrag und Abstimmungsbotschaft).
- II. Er unterbreitet den Stimmberechtigten folgenden Beschluss zur Abstimmung:
 1. Für die Ausführung des Projekts Verkehrsmassnahmen Zukunft Bahnhof Bern Stadt (ZBBS) werden folgende Kredite bewilligt:

Fr. 107 877 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto I5100464 (Kostenstelle 510110) für den Projektbestandteil Strassenbau;

Fr. 550 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto PB20-025 (Kostenstelle 620310) für den Projektbestandteil Wartehalle Hirschengraben;

Fr. 3 740 000.00 zulasten der Sonderrechnung Stadtentwässerung, Konto I8500261 (Kostenstelle 850200) für den Projektbestandteil Siedlungsentwässerung.

Beiträge Dritter werden direkt über die Investitionsrechnung verbucht und reduzieren die Investitionssumme.
 2. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.
- III. Die Botschaft an die Stimmberechtigten wird genehmigt.
- IV. Er nimmt zur Kenntnis, dass sich durch die neue Passage, die neue Rolltreppe und den neuen Lift beim Hirschengraben die jährlichen Betriebsfolgekosten für den Unterhalt um rund Fr. 290 000.00 erhöhen. Diese Kosten werden zu gegebener Zeit im Integrierten Aufgaben- und Finanzplan (IAFP) eingestellt.

Bern, 16. September 2020

Der Gemeinderat

Beilage:

- Entwurf Abstimmungsbotschaft