



Tiefbauamt der Stadt Bern  
Bundesgasse 38  
Postfach  
3001 Bern

Bern, 3. April 2019

**Mitwirkungsaufgabe ZBB: Verkehrsmassnahmen, Personenpassage und Neugestaltung Hirschengraben mit Option Velostation**

Sehr geehrte Frau Gemeinderätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, an der Mitwirkung «ZBB: Verkehrsmassnahmen, Personenpassage und Neugestaltung Hirschengraben mit Option Velostation» teilzunehmen.

Wir bitten Sie um wohlwollende Prüfung unserer Stellungnahme und Berücksichtigung unserer Anliegen in den weiteren Planungsschritten.

Freundliche Grüsse

Sozialdemokratische Partei der Stadt Bern

Daniel Rauch  
Co-Präsident

Michael Sutter  
Parteisekretär

**Sozialdemokratische Partei  
Stadt Bern**

Monbijoustrasse 61  
Postfach 2947 · 3001 Bern

Telefon 031 370 07 90  
Telefax 031 370 07 81

bern@spbe.ch  
www.spbern.ch



## Allgemeine Bemerkungen

Durch die Ausbauten des Bahnhofs Bern schaffen SBB und RBS im historischen Stadtzentrum von Bern Fakten. Die neue Personenunterführung und die Verlegung des RBS-Bahnhofs führen zu einer massiven Verlagerung der PassantInnenströme in den Raum Bubenbergplatz und zu den ÖV-Haltestellen im Hirschengraben. Die SP Stadt Bern bedauert, dass der (obere) Hirschengraben dadurch noch mehr zu einer reinen Verkehrsdrehscheibe wird und der Funktion als Parkanlage kaum mehr gerecht werden kann. Wir erachten es aber als notwendig, dass die Stadt die Verkehrsanlagen und den öffentlichen Raum so anpasst, dass die zusätzlichen PassantInnenströme bewältigt werden können und stehen den Verkehrsmassnahmen ZBB insgesamt positiv gegenüber. Folgenden Aspekten muss bei der weiteren Planung besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden.

**Ganzheitliche Planung:** Der Projektperimeter ist so zu vergrössern, dass er den gesamten Stadt- und Strassenraum rund um den Bahnhof umfasst, damit eine ganzheitliche Planung möglich ist. Dazu gehören namentlich der gesamte Bubenbergplatz, der Bahnhofplatz und das Bollwerk.

**Entflechtung der Verkehrsströme und faire Interessenabwägung:** Die Verkehrsströme sind möglichst zu entflechten und es ist ausreichend Platz für Fussverkehr, Velos und ÖV zu schaffen – wenn immer möglich auf getrennten und klar zugeordneten Verkehrsflächen. Diese drei Verkehrsträger sind gleichberechtigt zu behandeln und keiner davon ist gegenüber den andern systematisch zu bevorzugen.

**Schaffung von ausreichend Veloabstellplätzen:** Derzeit besteht im Bahnhofsbereich ein erheblicher Mangel an Veloabstellplätzen. Dieser muss behoben werden, auch durch die Schaffung zusätzlicher unterirdischer Veloabstellanlagen. Erst dies ermöglicht die Aufhebung der temporären Veloabstellplätze im Hirschengraben. Es muss aber auch weiterhin ein ausreichendes Angebot an oberirdischen Veloabstellplätzen zur Verfügung stehen und es braucht weiterhin in erster Linie kostenlose Abstellmöglichkeiten. Dabei müssen die Bahnunternehmen, welche den Bedarf an Veloabstellplätzen verursachen, eingebunden werden und ihre Verantwortung wahrnehmen.

**Reduktion des motorisierten Verkehrs, Tempo 30 und autofreier Bahnhofplatz:** Der MIV in der Innenstadt ist weiter zu reduzieren und die Innenstadt ist vom Durchgangsverkehr möglichst zu entlasten. Im gesamten Bahnhofsbereich ist Tempo 30 einzuführen. Der Bahnhofplatz ist autofrei zu gestalten. Dabei ist dem Schutz der angrenzenden Wohnquartiere vor Mehrverkehr eine hohe Priorität einzuräumen.

Zu den einzelnen Aspekten der Planung nehmen wir gemäss dem Fragebogen für die öffentliche Mitwirkung im Folgenden detailliert Stellung.

# **Zukunft Bahnhof Bern (ZBB): Verkehrsmassnahmen, Personenpassage und Neugestaltung Hirschengraben mit Option Velostation**

*Fragebogen für die öffentliche Mitwirkung.*

## **1. Personenpassage und Neugestaltung Hirschengraben**

**1a)** Prognosen zeigen, dass die Zahl der täglich ein- und aussteigenden Bahnfahr­gäste bis ins Jahr 2030 um rund 40% steigen wird. Ein Grossteil davon wird den von den SBB geplanten neuen Bahnhofzugang Buben­berg benutzen, womit entsprechend mehr Leute den Bubenbergplatz queren werden (in der Abendspitze über 16'000 Personen pro Stunde). Um diese Fussgänger­ströme ab 2025 bewältigen zu können, muss eine unterirdische Personenpassage zwischen dem Bubenbergzentrum und dem Hirschengraben gebaut werden. Der Bau der Passage Hirschengraben macht eine Umgestaltung des Hirschengrabens notwen­dig: Das Bubenbergdenkmal soll in die Mitte des Hirschengrabens verschoben und die Oberfläche neugestaltet werden, zudem werden die Bäume ersetzt und leicht verschoben (siehe Kurzdossier, Kap. 4).

*Begrüssen Sie den Bau der Personenpassage mit der damit verbundenen Neugestaltung des Hirschengrabens?*

**JA**

*Bemerkungen:*

**Der Bau einer Personenpassage als Verlängerung der SBB-Unterführung bis zum Hirschengra­ben ist aus Sicht der SP Stadt Bern sinnvoll und notwendig, um den erwarteten Anstieg der Bahnfahr­gäste zu bewältigen, Konflikte zwischen FussgängerInnen und ÖV/Veloverkehr zu ver­hindern und eine direkte und unterbruchs­freie Fussverbindung zwischen der SBB-Unterfüh­rung und dem Hirschengraben zu schaffen.**

**1b) Haben Sie weitere Bemerkungen oder Fragen zur Personenpassage Hirschengraben und zur da­mit verbundenen Neugestaltung des Hirschengrabens?**

**Gemäss Modellberechnungen wird davon ausgegangen, dass 40% der Bahn-Fahrgäste die Per­sonenpassage benutzen und 60% den oberirdischen Fussgängerstreifen. Die Kapazität/Breite der Passage ist so auszugestalten, dass sie auch einen grösseren Anteil der Bahn-Fahrgäste und eine weitere Zunahme der Bahn-Fahrgäste bewältigen kann.**

**In der Passage ist auf kommerzielle Flächen (Retailflächen) zu verzichten. Auch im Bereich Hirschengraben braucht es einen hindernis­freien Zugang zum städtischen Teil der Per­sonen­passage.**

**Der geplanten Versiegelung des gesamten Hirschengrabens steht die SP gerade auch im Hin­blick auf das Stadtklima kritisch gegenüber. Ein Teil des Platzes soll auch weiterhin als unver­siegelte Oberfläche mit einem offenen Belag (z.B. Kies) gestaltet werden. Neben den Bäumen ist eine zusätzliche Begrünung anzustreben, z.B. mit Pflanzenrabatten. Zudem müssen Sitzge­legenheiten angeboten werden.**

**Auf das Dienstgleis quer über den Hirschengraben ist zu verzichten und für die Wendemöglich­keit der Trams muss eine weniger einschneidende Lösung gefunden werden.**

## **2. Option: Personenpassage Hirschengraben mit angeschlossener Velosta­tion**

**2a)** Rund um den Bahnhof gibt es bereits heute markant zu wenig Veloparkplätze. Das Stadtent­wicklungskonzept (STEK) sieht deshalb vor, im Umfeld des Bahnhofs rund 10'000 Veloabstellplätze bereitzustellen. Um dieses Ziel zu realisieren, sind unterir­dische Lösungen notwendig. Damit der ohnehin bereits stark belastete Verkehrsknoten beim Bubenbergplatz nicht zusätzlichen Veloverkehr aufnehmen muss, muss ein beträchtlicher Teil dieser zusätzlichen Veloparkplätze von Südwesten her zugänglich sein. Die geplante Personenpassage Hirschengraben bietet die Chance, mit ihrem Bau gleichzeitig eine unterirdische Velosta­tion zu realisieren, welche den Veloverkehr aus diesem Sektor aufnehmen kann. Zwischen dem Bau der Passage und einer solchen Velostation würden sich Synergien ergeben, da die Station ideal an die neuen Publikumsanlagen der SBB angeschlos­sen werden könnte (siehe Kurzdossier, Kap. 5).

Die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege (EKD) empfiehlt allerdings, auf die unterirdische Velostation Hirschengraben zu verzichten, weil die Unterhöhlung des Platzes die Authentizität des Denkmals «Hirschengraben» verletze, die archäologischen Strukturen beeinträchtige und die Bepflanzung schwerwiegend beeinträchtigen würde. Hinzu kommt, dass der im südlichen Teil bestehende historische Brunnen («Widmann-Brunnen») versetzt werden müsste. Weil aufgrund dieser Einschätzungen die Bewilligungsfähigkeit einer Velostation Hirschengraben nicht gesichert ist, wird – mit offenem Ausgang – intensiv nach einer geeigneten Alternative im fraglichen Perimeter gesucht. Kann die Velostation Hirschengraben oder eine vergleichbare Variante gebaut werden, können die heute im Hirschengraben bestehenden Veloabstellplätze aufgehoben werden. Ist keine solche Velostation realisierbar, ist davon auszugehen, dass im Hirschengraben auch künftig Velos parkiert werden müssen.

*Begrüssen Sie die Bemühungen der Stadt Bern, im Südwesten des Bahnhofs ein ausreichendes Angebot unterirdischer Veloabstellplätze zu schaffen und damit die Veloabstellplätze auf dem Hirschengraben aufheben zu können?*

**JA**

*Falls im fraglichen Perimeter kein alternativer Standort für genügend Veloabstellplätze gefunden werden kann: Würden Sie den Bau der Velostation Hirschengraben begrüssen, obwohl die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege einen Verzicht empfiehlt?*

**JA**

*Bemerkungen:*

**Der SP ist es ein grosses Anliegen, den eklatanten Mangel an Veloabstellplätzen rund um den Bahnhof rasch zu beheben. Dafür braucht es insbesondere einen Ausbau der unterirdischen Veloabstellanlagen. Wir begrüssen dies und fordern den Bau einer oder mehrerer Velostationen im Sektor Süd-West des Bahnhofs. Eine Velostation kann auch am Hirschengraben sein, sofern durch Anpassungen des Projekts die Einwände des Denkmalschutzes berücksichtigt werden.**

*2b) Haben Sie weitere Bemerkungen oder Fragen zu der als Option geplanten Velostation Hirschengraben?*

**Für die SP Stadt Bern ist nicht nachvollziehbar, weshalb das Bubenberg-Denkmal auf dem Hirschengraben verbleiben soll, der Widmann-Brunnen aber weichen müsste, falls eine Velostation realisiert wird. Wir würden eine Versetzung des Widmann-Brunnens aus dem Hirschengraben bedauern und regen an, stattdessen das Bubenberg-Denkmal zu versetzen.**

**Zu prüfen ist auch eine andere Ausgestaltung der Zufahrt zur Velostation, bei der Bubenberg-Denkmal und Widmannbrunnen beide im Raum Hirschengraben verbleiben könnten.**

**Die Zufahrt zur Velostation ist ausschliesslich über den heute bereits überlasteten Verkehrsknoten unterer Hirschengraben vorgesehen. Dies ist nicht zweckmässig. Die SP Stadt Bern fordert ergänzend dazu eine direkte unterirdische Erschliessung aus der Monbijoustrasse, soweit möglich auch aus der Effingerstrasse. Dies würde auch mögliche Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr im Bereich der Zufahrt zur Velostation vermindern.**

**Eine zusätzliche Zufahrtsmöglichkeit zur Velostation aus Norden (Laupenstrasse) ist ebenfalls anzustreben.**

**Damit das Angebot an kostenlosen Veloabstellplätzen im Raum Hirschengraben nicht abnimmt, muss die Benutzung der Abstellplätze in der neuen Velostation bis zu einer gewissen Parkdauer (z.B. 24 Stunden) gratis sein.**

### **3. Verkehrsmassnahmen im Bahnhofumfeld**

**3a)** Ein wichtiges Ziel der Neuorganisation des Verkehrs im Bahnhofumfeld sind Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr sowie für den öffentlichen Verkehr. Gleichzeitig werden am Knoten Bubenbergplatz / Schanzenstrasse / Laupenstrasse Abbiegebeziehungen für den motorisierten Individualverkehr eingeschränkt. Wie beurteilen Sie die Massnahmen aus Sicht der einzelnen Verkehrsteilnehmenden (siehe Kurzdossier, Kap. 6.2)?

*Begrüssen Sie die geplanten Massnahmen für den Fussverkehr?*

**JA**

*Begrüssen Sie die geplanten Massnahmen für den Veloverkehr?*

**JA (mehrheitlich)**

*Begrüssen Sie die geplanten Massnahmen für den öffentlichen Verkehr?*

**JA**

*Begrüssen Sie die geplanten Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr?*

**JA (mehrheitlich)**

*Bemerkungen:*

**Die SP begrüsst die Reduktion der Verkehrsfläche für den MIV zugunsten des Fussverkehrs und des ÖV und die Einschränkung/Aufhebung von Abbiegebeziehungen für den MIV. Diese gehen aus unserer Sicht jedoch nicht weit genug. Der Bahnhofplatz muss vollständig vom Durchgangsverkehr befreit und autofrei ausgestaltet werden.**

**Ob die nur zu gewissen Tageszeiten geltenden Abbiegeverbote eingehalten werden, muss sich zeigen. Hier braucht es eine klare Signalisation und v.a. wirksame Kontrollen.**

**Auf der Schanzenstrasse sind bedauerlicherweise keine durchgehenden, vom übrigen Verkehr abgetrennten Velostreifen vorgesehen, wie sie vom Stadtrat gefordert wurden und für eine Velohauptroute zwingend wären. Die Doppelhaltstellen für den ÖV auf der Schanzenstrasse bergen zusätzliches Konfliktpotenzial. Es sind deshalb Lösungen zu finden, um Konflikte zwischen Velos und ÖV zu vermindern.**

**Beim Rechtsabbieger aus der Schanzenstrasse in die Laupenstrasse muss ein Velostreifen realisiert werden, um den Veloverkehr von MIV und ÖV zu entflechten.**

**Die Zufahrt zur Velostration Postparc aus der Laupenstrasse ist sichtbar zu signalisieren.**

**3b)** Um trotz stark wachsenden Personenströmen im Raum Bubenberg ab 2025 ein funktionsfähiges Verkehrssystem zu haben, soll der motorisierte Individualverkehr (MIV) auf dem Bubenbergplatz nach

den Vorgaben des Stadtrats mindestens halbiert werden. Um dieses Ziel zu erreichen, soll der MIV bei den Zufahrten zum Bahnhof dosiert und auf Umleitungsrouten gelenkt werden, ohne dass damit die Quartiere belastet werden (Massnahmen siehe Kurzdossier, Kap. 6).

*Begrüssen Sie das Grundprinzip zur Halbierung des MIV und die zugehörigen Massnahmen?*

**JA**

*Bemerkungen:*

**Wie unter Frage 3a ausgeführt, fordert die SP eine Reduktion des MIV auf dem Bubenbergplatz um 100% und einen autofreien Bahnhofplatz. Die SP unterstützt sämtliche Massnahmen zur Reduktion des MIV im Stadtzentrum und zur Umleitung des Durchgangsverkehrs auf die Umleitungsrouten, insbesondere auf die Autobahn.**

**Dabei ist dem Schutz der angrenzenden Wohnquartiere vor Mehrverkehr eine hohe Priorität einzuräumen.**

**Um die Wirksamkeit der Umleitungs- und Dosierungsmassnahmen zu überprüfen, braucht es ein Monitoring und aufgrund der daraus gewonnenen Erkenntnisse gegebenenfalls eine Anpassung der Massnahmen.**

**3c)** Mit flankierenden Schutzmassnahmen soll der allfällige Mehrverkehr durch das Länggassquartier unterbunden werden (siehe Kurzdossier, Kap. 7.3).

*Begrüssen Sie die geplanten Massnahmen zum Schutz des Länggassquartiers?*

**JA**

*Bemerkungen:*

**Wie unter Frage 3b ausgeführt, ist dem Schutz der angrenzenden Wohnquartiere, insbesondere der Länggasse, vor Mehrverkehr (MIV) eine hohe Priorität einzuräumen.**

**3d)** Der Stadtrat hat den Gemeinderat zudem beauftragt, ihm im Zusammenhang mit den Verkehrsmassnahmen Zukunft Bahnhof Bern gleichzeitig ein Konzept für einen autofreien Bahnhofplatz vorzulegen. Dann dürfte er nur noch von Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs, des Wirtschaftsverkehrs (Anlieferung, Taxis etc.) und von Velos passiert werden. Die Arbeiten an diesem Konzept sind im Gang. Die vorliegenden Mitwirkungsunterlagen gehen nicht von einem autofreien Bahnhof aus. Falls gestützt auf das in Arbeit befindliche Konzept später entschieden werden sollte, den Bahnhofplatz für den privaten motorisierten Individualverkehr zu sperren, würde dies grossflächige Massnahmen mit Auswirkungen auf das Strassennetz in der ganzen Stadt Bern erfordern. Im näheren Bahnhofumfeld müssten die nun geplante Verkehrsanlagen nach heutigem Kenntnisstand jedoch nicht mehr wesentlich angepasst werden.

*Würden Sie es begrüessen, wenn der Bahnhofplatz im genannten Sinn autofrei gestaltet würde?*

**JA**

*Bemerkungen:*

**Wie oben ausgeführt, fordert die SP Stadt Bern, dass der Bahnhofplatz vollständig vom Durchgangsverkehr befreit und autofrei ausgestaltet wird.**

**3e)** Im Umfeld des neuen Bahnhofzugangs Länggasse werden die Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr verbessert, es wird eine sichere Zu- und Wegfahrt zur neuen SBB-Velostation erstellt und die Verkehrsführung bzw. die Lichtsignalanlage so angepasst, dass zu Spitzenzeiten die Zufahrt des MIV in Richtung Bubenbergrplatz unterbunden werden kann (siehe Kurzdossier, Kap. 6.3).

*Begrüssen Sie die geplanten Massnahmen im Umfeld des Zugangs Länggasse?*

**JA (mehrheitlich)**

*Bemerkungen:*

**Im Zug der Verkehrsmassnahmen im Bahnhofsumfeld sind die Postautohaltstelle «Obergericht» und die Bernmobil-Haltestelle «Universität» am Standort der Haltestelle «Universität» zusammenzulegen. Es braucht nicht zwei Haltestellen in unmittelbarer Nähe.**

**Auf der Schanzenstrasse sind bedauerlicherweise keine durchgehenden, vom übrigen Verkehr abgetrennten Velostreifen vorgesehen. Die Doppelhaltestellen für den ÖV bergen zusätzliches Konfliktpotenzial.**

**3f) Haben Sie weitere Bemerkungen oder Fragen zu den Verkehrsmassnahmen im Bahnhofumfeld?**

**Die Belpstrasse liegt leider nicht mehr im Projektperimeter. Im Rahmen des Projekts Verkehrsmassnahmen im Bahnhofsumfeld sind dort aber endlich Trottoirs zu schaffen.**

#### **4. Massnahmen im Umfeld Henkerbrännli**

**4a)** Ein wichtiges Ziel der Neuorganisation des Verkehrs im Umfeld Henkerbrännli / Bollwerk sind Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr und den Veloverkehr (siehe Kurzdossier, Kap.8). Wie beurteilen Sie diese Massnahmen aus Sicht der einzelnen Verkehrsteilnehmenden?

*Begrüssen Sie die geplanten Massnahmen für den Fussverkehr?*

**JA**

*Begrüssen Sie die geplanten Massnahmen für den Veloverkehr?*

**JA**

*Begrüssen Sie die geplanten Massnahmen für den öffentlichen Verkehr?*

**Ja (teilweise)**

*Begrüssen Sie die geplanten Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr?*

**Ja (teilweise)**

*Bemerkungen:*

**Auf die kostenintensive Absenkung der Fahrbahn unter der SBB-Unterführung (Neubrückstrasse) für Trolleybusse ist zu verzichten und die betroffenen ÖV-Linien (11 und 21) sind auf Betrieb mit Elektrobussen umzustellen.**

**Die kleine Westtangente muss für den Veloverkehr ertüchtigt und freigegeben werden. Insbesondere für E-Bikes kann so eine attraktive Umfahrungsmöglichkeit von Bollwerk, Bahnhof und Bubenbergplatz geschaffen werden, welche diese Achse entlastet.**

*4b) Haben Sie weitere Bemerkungen oder Fragen zu den Massnahmen im Umfeld Henkerbrännli?*

**Die Spurreduktion (MIV) stadtauswärts über die Kreuzung Bollwerk / Schützenmattstrasse und die Lorrainebrücke ist sofort zu realisieren.**

## **5. Gesamtprojekt «Verkehrsmassnahmen ZBB Stadt Bern»**

*Haben Sie allgemeine Bemerkungen oder Fragen zum Gesamtprojekt «Verkehrsmassnahmen ZBB Stadt Bern»?*

**Der Projektperimeter muss vergrössert werden und das gesamte Bahnhofsumfeld umfassen; insbesondere sind auch folgende Strassen(-Abschnitte) einzubeziehen.**

- **Bollwerk (Verbreiterung des Trottoirs, Spurabbau MIV stadtauswärts, Entflechtung ÖV und Veloverkehr)**
- **Bahnhofplatz**
- **Bubenbergplatz Ost (Umsetzung SP-Motion: Velonetzlücke beim Bubenbergplatz schliessen)**
- **Belpstrasse (Schaffung eines Trottoirs und von beidseitigen Velostreifen)**
- **Kleine Westtangente (Ertüchtigung und Öffnung für den Veloverkehr)**

**Im gesamten Bahnhofs-Perimeter ist Tempo 30 einzuführen.**