



Stadt Bern
Direktion für Tiefbau, Verkehr
und Stadtgrün

Tiefbauamt

Zukunft Bahnhof Bern (ZBB): Bau- und Verkehrsmassnahmen der Stadt Bern Orientierung öffentliche Auflage

Zentrale Verkehrsachse

Qle, 25.10.2021

Reto Zurbuchen, Stadtingenieur
Simon Bühler, Gesamtprojektleiter ZBBS Tiefbauamt der Stadt Bern
Steven Kappeler, Gesamtkoordinator Verkehr ZBB

Übersicht ZBB

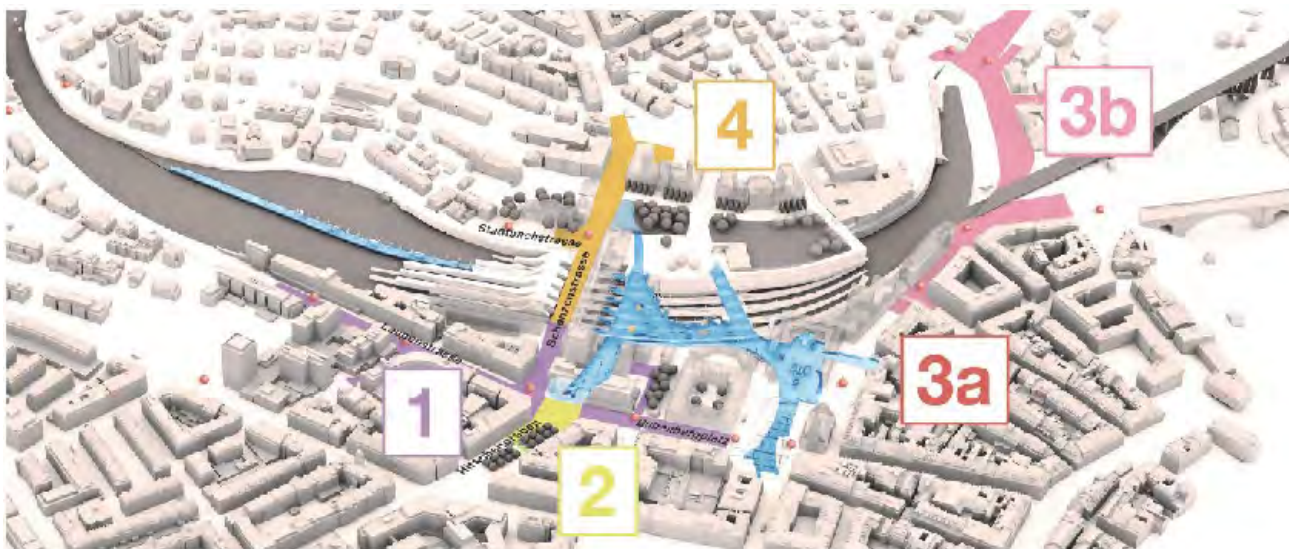


Abbildung 1: Übersicht Bausteine ZBBS

- Baustein 1: Verkehrsmassnahmen im Umfeld Bubenberg
- Baustein 2: Passage Hirschengraben
- Baustein 3a: Anpassungen und Erneuerungen Lichtsignalanlagen über gesamten Perimeter
- Baustein 3b: Verkehrsmassnahmen im Umfeld Henkerbrännli
- Baustein 4_{Nord}: Verkehrsmassnahmen im Bereich Zugang Länggasse
- Baustein 4_{Süd}: Verkehrsmassnahmen im Bereich Schanzenbrücke

Chronologie

2006 – 2011	Gesamtkonzept Bahnhofausbau
2012 – 2016	Vorstudien ZBB Verkehrsmassnahmen Stadt Bern
2016 – 2017	Studie Entflechtung Hirschengraben
2017 – 2018	Vorprojekt inkl. Qualitätssicherendes Verfahren Higma
2019	Mitwirkung (19.2. - 5.4.2019)
2019	1. Vorprüfung AGR (Mai – November 2019)
2019 – 2020	Bauprojekt inkl. Materialisierung / Hochbauten Higma
7.3.2021	Volksabstimmung Ausführungskredit (58% Ja)
2.Q 2021	2. Vorprüfung AGR

Bewilligungsverfahren

Die Verkehrsmassnahmen ZBB, werden mit einer **Überbauungsordnung** nach Art. 43 Abs. 1 SG abschliessend genehmigt (kommunaler Strassenplan).

Die Zuständigkeit fällt in die Stadtratskompetenz

Die Signalisationsmassnahmen (Verkehrsbeziehungen / Temporegime) werden in einem separaten Verfahren (**Verkehrspublikation**) bewilligt.

Archäologie Hirschengraben



Hirschengraben Aufgang Passage



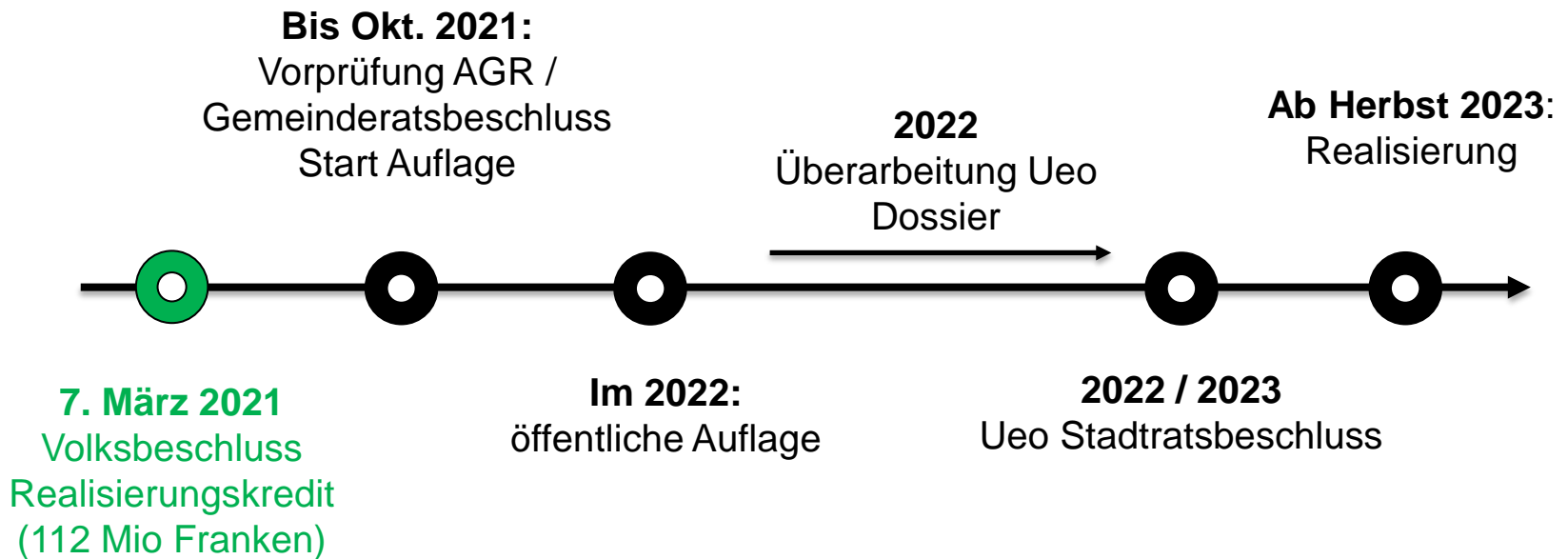
EKD Gutachten

Am 16. Juni 2021 erfolgte eine Vorstellung des Projekts. Zu folgenden Punkten erwartet die Stadt Bern eine Rückmeldung von der EKD:

- Bestätigung der Notwendigkeit von Hochbauten (Tramwartehäuschen, Liftaufbau, Möblierung)
- Rücksichtnahme Archäologie bei der Lage Passage
- Verschiebung des Bubenbergdenkmals in die Mitte des Hirschengraben, mit späterem Ziel Mittelachse Bubenbergplatz
- Anstreben möglichst einer axialsymmetrischen Anordnung der Elemente Passagenaufgang, Bubenbergdenkmal, Widmannbrunnen
- Materialisierung mit einer Kleinpflasterung im Mittelbereich
- Anforderungen für neu zu pflanzende Bäume (Alter und Grösse)
- Einschätzung unterirdischen Velostation Hirschengraben

Das 2. Gutachten liegt in der Zwischenzeit vor und wird stadintern geprüft.

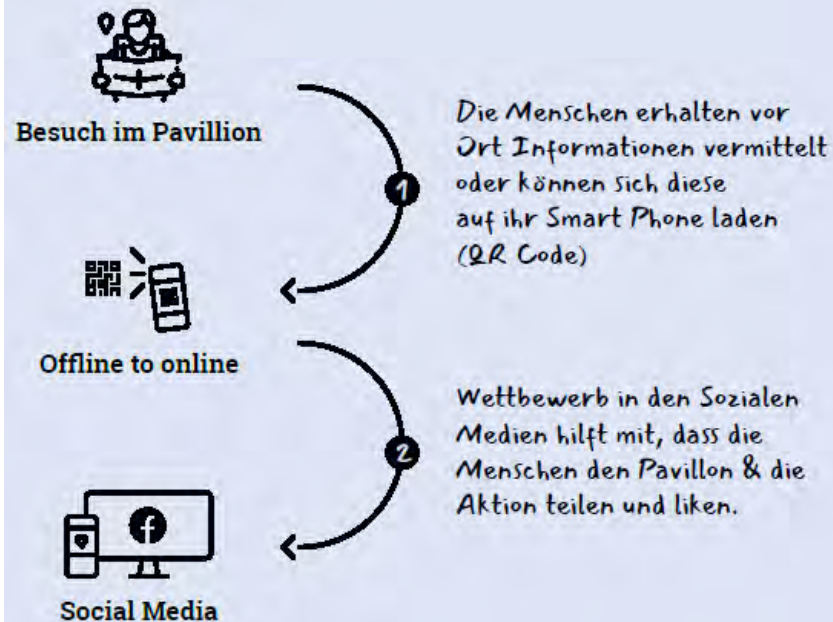
Terminplan



Kommunikation

Einbindung der Menschen

Damit die Idee mit dem Info-Pavillon auch in den Sozialen Netzwerken lebt, können die Menschen mittels Wettbewerben eingebunden werden:



Zentrale Verkehrsachse

Übersicht - ZVA = Perimeter und Phasenbezeichnung



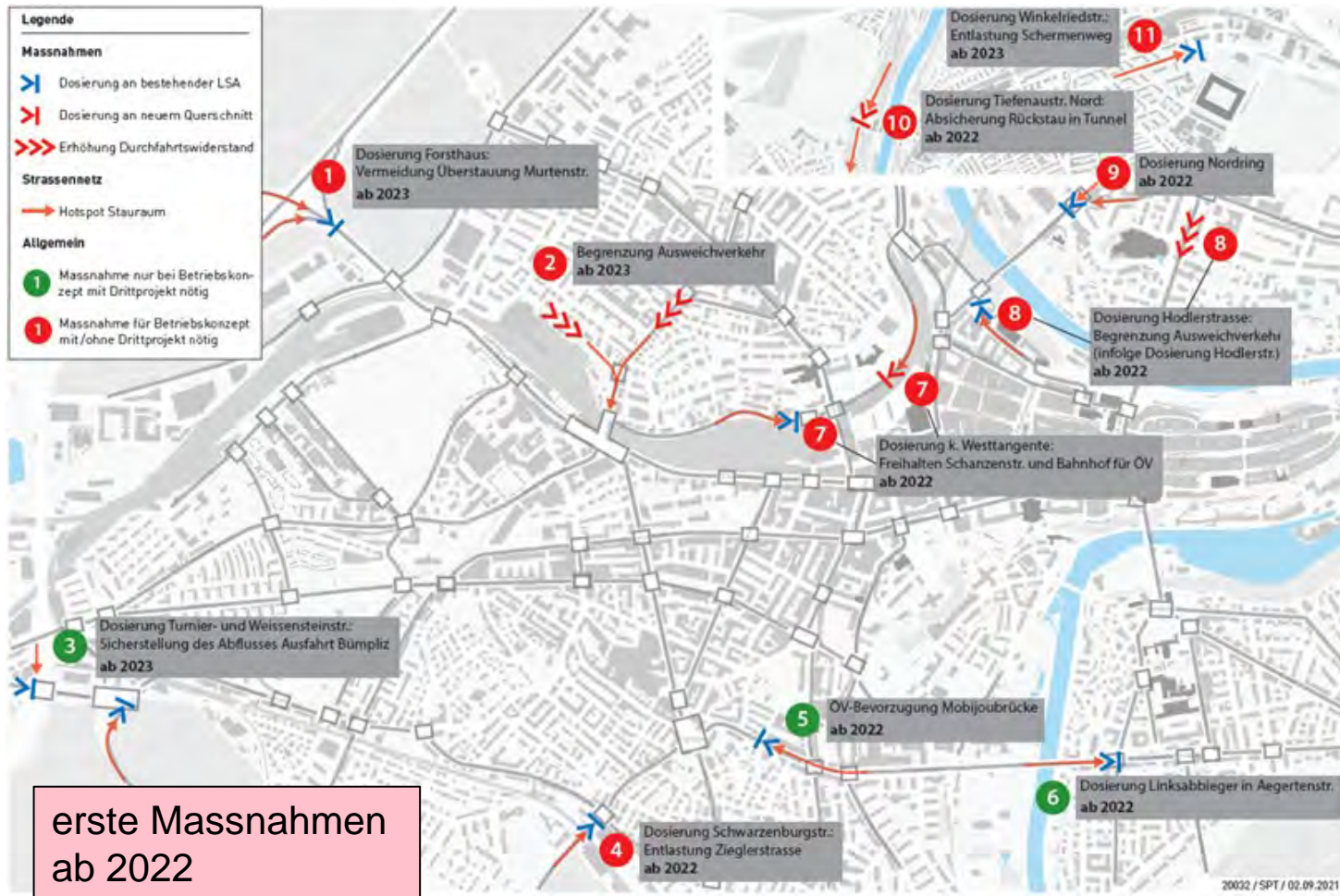
Zentrale Verkehrsachse

Übergeordnete Ziele, Randbedingungen, Grundlagen

- MIV am Bubenbergrplatz/Bahnhofplatz ist bis zum Baustart auf das Niveau von ca. -45% gegenüber Ist-Zustand (2015) zu reduzieren.
- Funktionalität Gesamtverkehr (inkl. städtischem, kantonalem und nationalem Verkehrsnetz) ist gewährleistet.
- Die flächeneffizienten Verkehrsmittel ÖV und FVV sind priorisiert.
- Der Wirtschaftsverkehr bleibt aufrechterhalten.
- Es gibt im Vergleich zu heute – ausgelöst durch das Betriebskonzept ZVA – keine Vergrößerung des Rückstaus auf der Autobahn bzw. der Kantonsstrassen
- Kein spürbarer Mehrverkehr in den angrenzenden Quartieren

Zentrale Verkehrsachse

Betriebskonzept ZVA – Massnahmen



Zentrale Verkehrsachse

Massnahmen

Task Force Verkehr

- Die Umsetzung und der Betrieb der Massnahmen ZVA wird durch eine Expertengruppe (**Task Force Verkehr**) begleitet.
- Je nach Verkehrssituation / Problemlage entscheidet die Task Force, ob die Massnahmenstufe erhöht werden soll.

Kompatibilität Drittprojekte

Die ZVA-Massnahmen sind kompatibel mit den

- flankierenden Massnahmen des Projekts ZBBS und
- den geplanten Verkehrsberuhigungsmassnahmen an der Depot-Strasse.

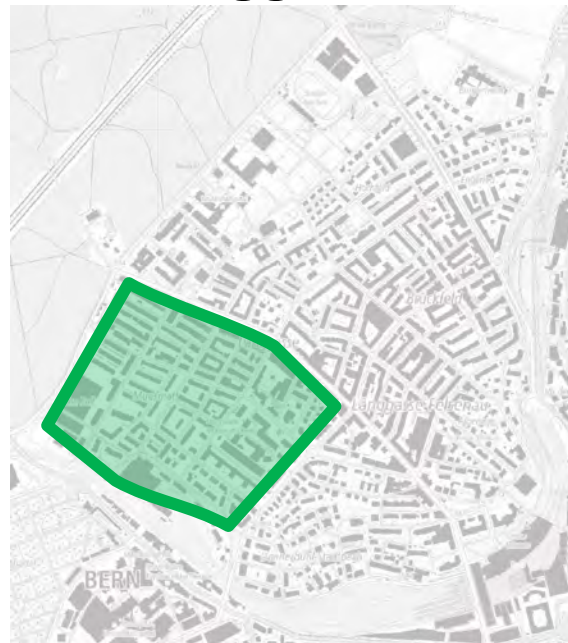
Zentrale Verkehrsachse

Massnahmen Nr. 2: Begrenzung Ausweichverkehr

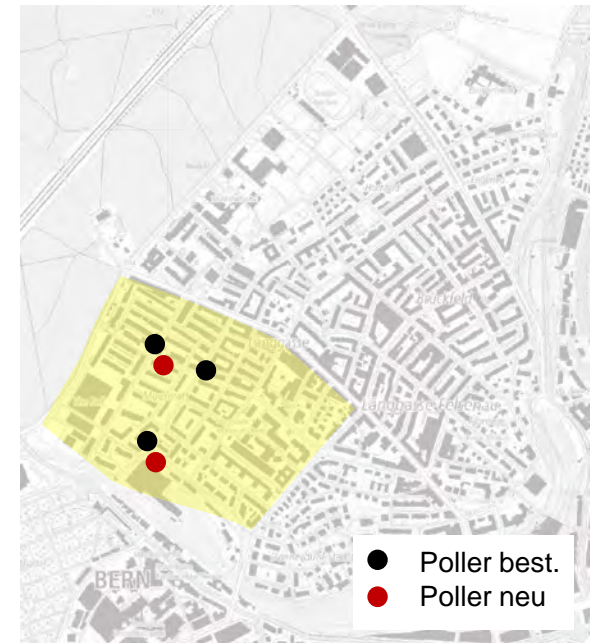
Flankierende Massnahmen Länggasse



Massnahmestufe 1
Betriebliche Einschränkung
(*Fahrverbot/Abbiegeverbot,
Anwohner ausgenommen*)



Massnahmestufe 2a
Grossflächige
Begegnungszone (T20)



Massnahmestufe 2b
Wabenlösung Light
(*Versenkbare Poller,
Depot- und Freiestrasse*)

FlaMa ZBBS

Massnahmen Nr. 2: Begrenzung Ausweichverkehr – Stufe 2b (Waben)



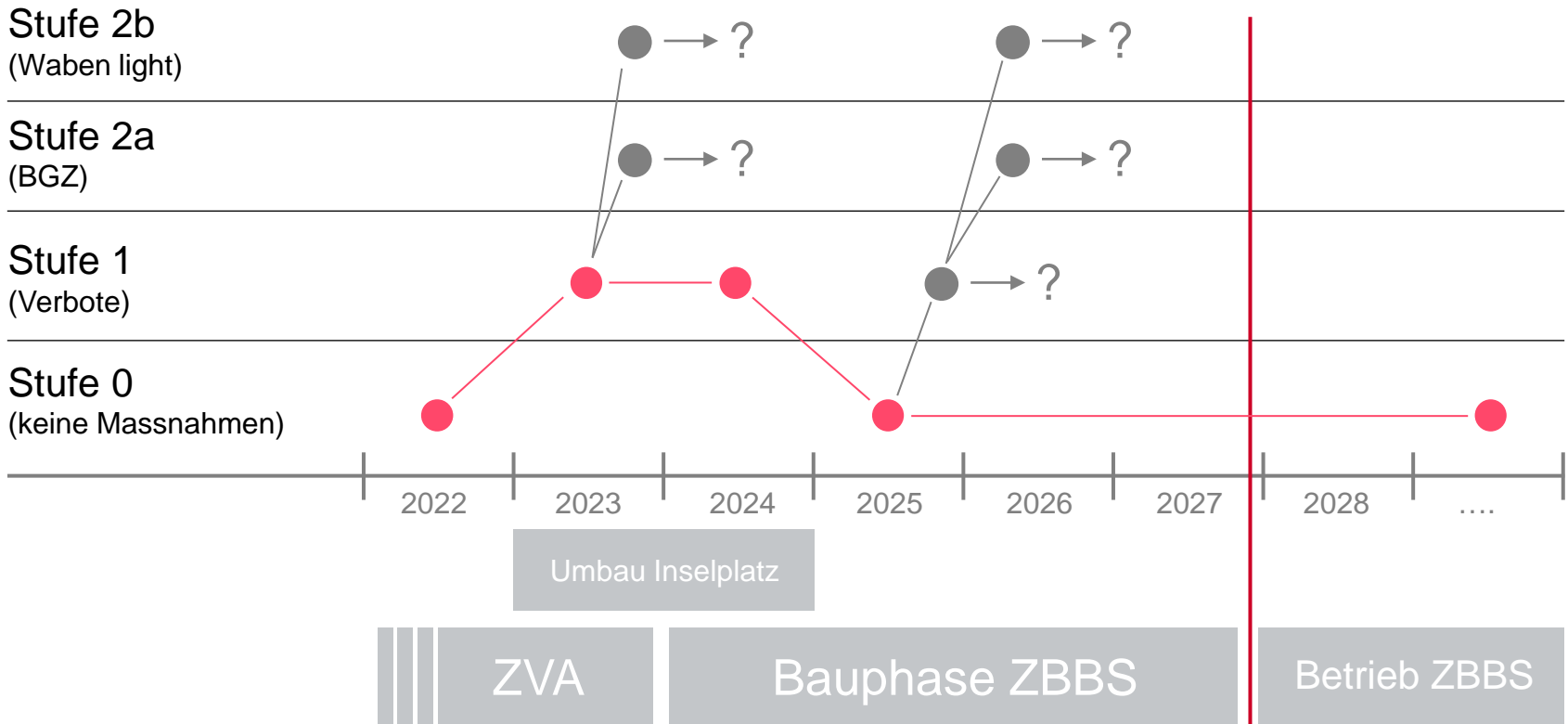
- Poller best.
- Poller neu

Zentrale Verkehrsachse

Massnahmen Nr. 2: Begrenzung Ausweichverkehr

Flankierende Massnahmen Länggasse – Dispositiv

Inbetriebnahme
ZBB









Zentrale Verkehrsachse

Stadtbachstrasse

Anforderung MIV-Aufkommen

Teils gegensätzliche Anforderungen

- Erschliessung (Quartier, Parkings, Bahnhofplattform)
- Quartierschutz
- Verbindungsfunktion / Durchleiten
(mit ZBBS Funktion als innere Umleitungsrouten)

ZVA	ZBBS
	
	
	

Massnahmen

- Geschwindigkeitsregime
- Vertikalversätze (Berliner-Kissen)
- Dosierung

T40	T30
ja	ja
ja	<i>bei Bedarf</i>





Stadt Bern
Direktion für Tiefbau, Verkehr
und Stadtgrün

Tiefbauamt

Ihre Fragen?