

Medienkonferenz 14.11.2008

## Zugang West – vom Hintereingang ins Scheinwerferlicht

*Regula Rytz, Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün*

### Es gilt das gesprochene Wort

Der zweitgrösste Bahnhof der Schweiz steht in der Bundesstadt. Die Platzverhältnisse in und ausserhalb des Bahnhofs sind äusserst eng und in den historischen Stadtkörper des UNESCO-Weltkulturerbes eingebettet. Bauliche Veränderungen sind in diesem Kontext sehr anspruchsvoll und lösen kontroverse öffentliche Debatten aus. Wenn die Notwendigkeit einer Veränderung aufgezeigt werden kann, dann sind auch grosse Würfe möglich. Dies zeigt der neue Bahnhofplatz. Das bestehende „Tor zur Stadt“ ist eine benutzerfreundliche Visitenkarte geworden. „Selten vermag ein Neubau einen Ort so positiv zu verändern“ durften wir etwa vom „Hochparterre“ als Lob entgegennehmen. Der Bahnhof ist damit aber nicht fertig gebaut. Wenn die Passagierfrequenzen weiter so ansteigen wie in den vergangenen drei Jahren, so ist das aus ökologischer Sicht erfreulich. Für die Kapazität des Bahnhofs und seiner Zugänge zur Stadt wird es jedoch immer mehr zum Problem. Die 2005 eröffnete „Welle“ brachte vorübergehende Linderung, schuf aber ihrerseits neue Probleme. Partielle Optimierungen bringen uns nicht mehr rasch genug vorwärts. Deshalb sind wir sehr froh, dass nun im Rahmen des Projektes „Zukunft Bahnhof Bern“ eine neue Gesamtlösung für die Erweiterung der Gleisanlagen und die Bahnhofzugänge gesucht wird.

### **Ein neues Planungskonzept ist nötig**

Das bisher letzte Planungskonzept für diesen Raum wurde Anfang der 1990er mit dem Masterplan Bahnhof Bern initiiert. Nutzungsreserven im und um den Bahnhof sollten damit ausgeschöpft werden, namentlich war die „Gleisüberbauung West“ mit einem neuen Zugang zu den Perrons geplant. Dieses Projekt scheiterte. Als Ersatz für den notwendigen Zugang erstellte die SBB die „Welle“. Auch die weiteren Elemente des Masterplanes wie zum Beispiel der Schanzentunnel wurden nicht realisiert. Hingegen ist heute im Projekt „Neue Schanzenpost“ eine Umnutzung und Nutzungsverdichtung geplant, die nicht Teil des Masterplans ist.

Mit dem ungeahnten Wachstum der Personenfrequenzen in den vergangenen Jahren hat sich der Fokus der Planung verschoben: Nicht mehr die Nutzungsverdichtung im Bahnhofperimeter, sondern die Kapazitätsvergrösserung der Bahn- und Personenanlagen (Unterführungen, Treppen, Liftanlagen etc) steht im Vordergrund. Der Zugang zu Fernverkehr und S-Bahn so wie auch die Umsteigebeziehungen zwischen Bahn, Tram, Bus, Taxi und den Veloabstellplätzen sind so zu verbessern, dass die Mobilitätsketten in alle Richtungen gewährleistet sind.

### **Zwei Hauptzugänge schaffen Platz und Orientierung**

Um diesen Anforderungen zu genügen, ist ein neues Konzept entwickelt worden, das aufzeigt, wie im Bahnhof Bern zukünftig die Bedürfnisse der Kunden und Kundinnen mit denjenigen des Betriebes in Einklang gebracht werden können. Dem Konzept liegt eine Analyse der heutigen Personenströme zu Grunde, die zeigt, dass mit dem neuen RBS-Tiefbahnhof 35% der Personen den westlichen Ausgang benützen werden. Mit dem neuen Tiefbahnhof werden zukünftig vermehrt auch RBS-Kunden den Bahnhof im Westen verlassen, die Bedeutung des Westausgangs nimmt also zu.

Es ist deshalb eine zwingende Anforderung an ein Gesamtkonzept, dass die Zugpendler und -pendlerinnen im Bahnhof Bern sowohl im Osten (Bahnhofplatz) als auch im Westen (Hirschengraben) einen gleichwertigen Hauptzugang erhalten. Mit diesem **bipolaren** Angebot kann 80 Prozent der Fussgänger und Fussgängerinnen kurze Wege in die Stadt und zu Bus, Tram, Postauto, Taxi und Velostation geboten werden.

### **Zugang und Personenunterführung West**

Den Bahnhofsingang Ost gibt es schon, der Bahnhofsingang West dagegen soll neu gebaut werden. Zwischen der Schanzenbrücke und dem Bubenbergzentrum ist eine neue Personenunterführung, die sogenannte Westpassage geplant. Sie verbindet den Bahnhof mit dem Bubenbergplatz und den öV-Haltestellen im Hirschengraben. Der neue Zugang West bietet mit 70 000 prognostizierten Benutzerinnen und Benutzern im Jahr 2030 – er ist damit so bedeutend wie der Bahnhof Luzern - eine grosse städtebauliche Chance für diesen Ort.

Beim neuen Zugang West soll das Gebäude Bubenbergzentrum eine Schlüsselfunktion erhalten. Gemeinsam mit den Eigentümern des Zentrums ist man hier auf der Suche nach der besten Lösung. Noch bestehen verschiedene Varianten, welche sich entweder bei der Schanzenpost auf die Bogenschützenstrasse öffnen oder unter der Bogenschützenstrasse hindurch im Bubenbergzentrum an die Oberfläche kommen. Aus Stadtsicht stellt eine städtebauliche und architektonische „Neuinterpretation“ des Ortes eine grosse Herausforderung und Chance dar, Stadtraum und Bahnhof aufeinander abgestimmt zu entwickeln. Dies wird eine Anpassung der geltenden Planungsbestimmungen nötig machen, zu der auch die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger der Stadt Bern Stellung nehmen können.

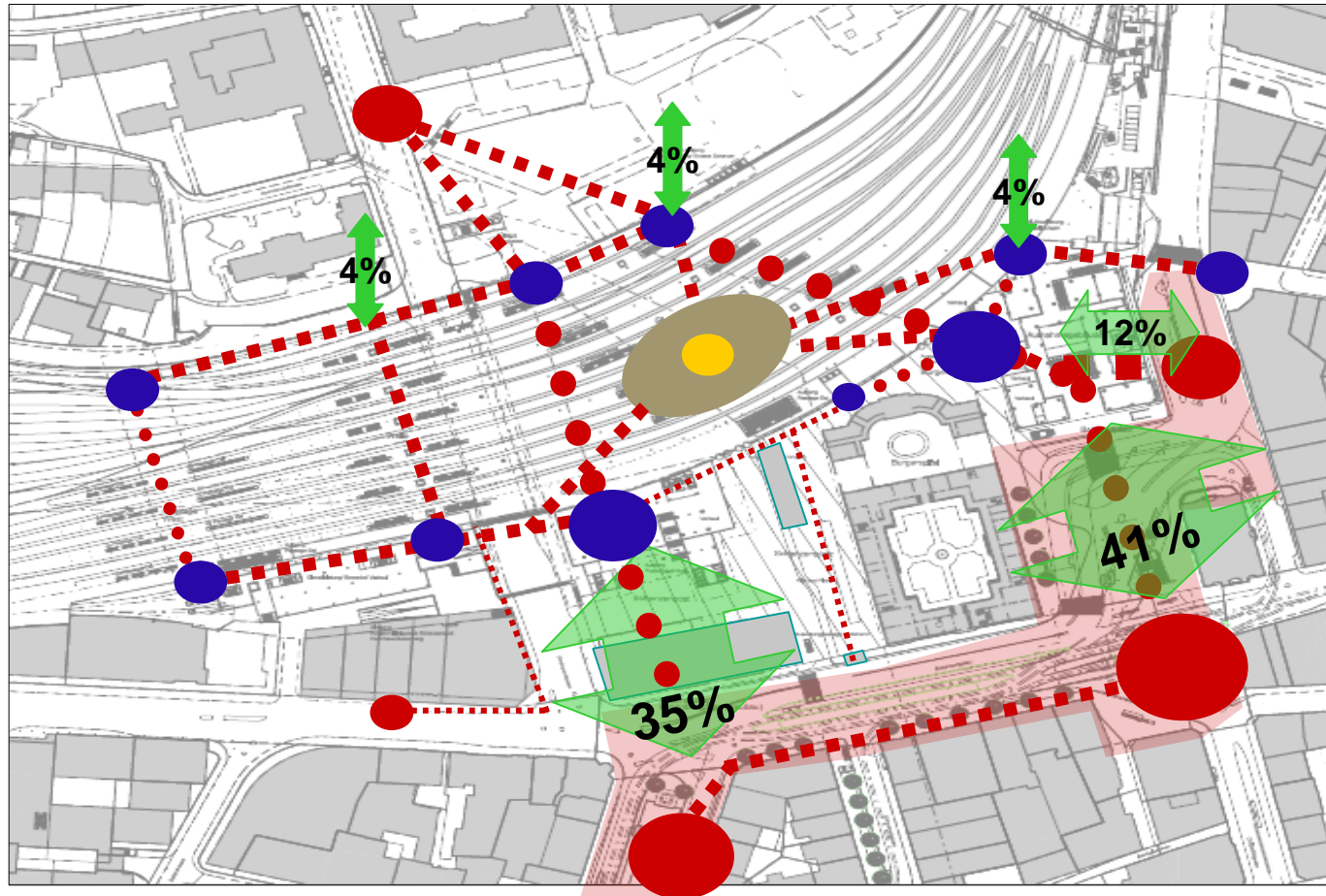
Unabhängig von der gewählten Lösung beim Zugang West wird sich die Situation für die Benutzer und Benutzerinnen des Bahnhofs Bern mit der Westpassage und dem Zugang West deutlich verbessern. Um zur Tramhaltestelle Hirschengraben zu gelangen, wird man nicht mehr erst die Schanzenstrasse, sondern nur noch den Bubenbergplatz überqueren müssen. Dafür wird wie beim Bahnhofplatz eine sichere und attraktive Lösung gesucht, zu der auch die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs über den Bahnhofplatz gehört.








### **Städtebauliche Qualität ist zu sichern**

Der RBS-Tiefbahnhof mit der Erweiterungsoption SBB ist dringlich und wird uns in ein neues Eisenbahnzeitalter bringen. Damit der neue Bahnhof funktionieren kann, müssen auch die städtebaulichen Aspekte in aller Gründlichkeit geprüft werden. Das Grossprojekt wird die nötige Zustimmung finden, wenn wir es sorgfältig in die gewachsenen Strukturen der Stadt Bern und des UNESCO-Weltkulturerbes integrieren können. Es ist zu prüfen, wie wir mit diesem Projekt Mehrwerte in weiteren Bereichen erzeugen können, z.B. durch die Neugestaltung der Bahnhofplattform oder eine Verbesserung der Fussgängerverbindung von der Innenstadt in die Länggasse.

An der städtebaulichen Qualität des Projekts wird also weiterhin intensiv zu arbeiten sein. Das Augenmerk der Stadtbehörden wird sich vor allem auf die Einbettung des neuen Tiefbahnhofs in den Stadtkörper richten. Weiter ist es dem Gemeinderat ein grosses Anliegen, dass der heutigen Planungsstand von einer unabhängigen Seite überprüft wird, so wie dies vom Leitorgan beschlossen wurde. Grosse Projekte müssen auf alle – auch kritischen - Fragen eine Antwort geben. Ich bin überzeugt, dass uns dies gelingen wird und danke allen PartnerInnen, allen voran Regierungsrätin Barbara Egger, den SBB und dem RBS für den konstruktiven Geist und die gute Zusammenarbeit. Wir sind auf gutem Wege, dem Bahnhof Bern die Zukunft zu sichern.

# Fussgängerströme Bahnhof Bern



- Passagen 
- Fussgängerverbindungen 
- Vertikale Verbindung 
- Postauto 
- Perronplatte 
- Anteil Fussgängerstrom am Gesamtanteil 
- ÖV-Verknüpfung Stadt 

# Gesamtkonzept Fussgänger: bipolarer Zugang

