

Interfraktionelle Motion GB/JA!, GFL/EVP, SP/JUSO, GLP/JGLP (Eva Krattiger, JA!/Katharina Gallizzi, GB/Brigitte Hilty Haller, GFL/Timur Akcasayar, SP/Michael Ruefer, GLP/Jemima Fischer, AL): Bollwerk: Boulevard statt Beton-Wüste

Am 7. März 2021 hat die Berner Stimmbevölkerung die Verkehrsmassnahmen zum Bahnhofausbau «Zukunft Bahnhof Bern» mit 58% Ja-Stimmen angenommen. Die Verkehrsmassnahmen bewirken eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs auf dem Bubenbergplatz um 60% gegenüber dem heutigen Zustand. Aus Sicht der Motionär*innen ist klar: Die Verkehrsmassnahmen ZBB-S waren erst der Auftakt zur Umgestaltung der Achse Bubenbergplatz–Schützenmatte; die nächsten Schritte müssen unverzüglich angegangen werden. Zudem hat die SBB bekannt gegeben, dass sie den Abbruch der Gebäude am Bollwerk 2-8 nun doch weiterverfolgen will und plant, 2027 mit dem Abbruch zu beginnen.¹ Will die Stadt den Umbau der SBB und die Verkehrsverminderung im Bereich Bahnhof nutzen, muss die Planung jetzt an die Hand genommen werden.

Wenn der MIV auf dem Bubenbergplatz reduziert wird, wird auch der Verkehr im Bollwerk stark abnehmen. Dies erlaubt die Aufhebung von bis zu zwei der aktuell vier Spuren. Damit würde die Spurreduktion auf dem Bubenbergplatz (Massnahme ZBB) im Bollwerk konsequent weitergeführt. Die Sperrung des Bahnhofplatzes ist dafür keine Bedingung.

Heute ist das Bollwerk ein grauer, verkehrsdominierter Betongraben mit kaum Aufenthaltsqualitäten. Im Winter bleiben die Luftschadstoffe in der Strassenschlucht tagelang hängen und sorgen für gereizte Atemwege. Im Sommer ist es die Hitze, die kaum entweichen kann. Für zu Fussgehende bleibt neben dem rollenden Verkehr kaum Platz, die ohnehin schmalen Trottoirs werden zudem als Velo-Abstellplätze und für den Güterumschlag genutzt. Alles in allem ist das Bollwerk eine der unattraktivsten Strassen Berns, die jedoch Mitten im Herzen der Stadt liegt.

Doch die Spurreduktion im Bollwerk eröffnet grosse Chancen: Wo heute Autos rollen, könnte eine Allee Schatten spenden. Wo Teer von Fassade zu Fassade reicht, könnten sickerfähige Bodenbeläge für Kühlung sorgen. Auf den breiten Trottoirs könnten sich Menschen kreuzen, ohne auf die Strasse ausweichen zu müssen. Sichere, attraktive Velo- und Fusswege sowie Sitzgelegenheiten würden das Bollwerk vom Unort zum Boulevard machen.

Die Motionär*innen haben den Bericht «Planungsprozess Stadtraum Bahnhof, langfristiges Zielbild, Bericht zur Phase 1.1» mit Interesse zur Kenntnis genommen. Sie sind aber der Meinung, dass angesichts der sich mehrenden Hitzesommer, der durch ZBB verursachten Verkehrsreduktion ab 2027 und dem von der SBB geplanten Neubau des Bollwerks 2-8 die Aufwertung des Bollwerks rasch angepackt werden soll. Mit geeigneten Massnahmen soll das Bollwerk deutlich aufgewertet werden, ohne zukünftige Planungen zu beeinträchtigen (2. Tramachse, Umgestaltung der Grossen Schanze). Erste Schritte in diese Richtung hat der Stadtrat bereits in zwei Anträgen zum Projekt ZBBs beschlossen:

PVS Antrag 15: «Im Zuge der Planung des Abschnitts Bollwerk muss der Abschnitt Bollwerk-Bahnhof aufgewertet werden (weniger Fahrspuren, mehr Platz für Velos, sicherere Veloführung, deutlich breitere Trottoirs, Nutzung als «Flaniermeile»), damit sich die Trennwirkung zwischen Schützenmatte und Innenstadt verringert.», vom Stadtrat angenommen mit 41 Ja- zu 18 Nein-Stimmen.

PVS Antrag 14: «Im ganzen Perimeter rund um den Bahnhof, d.h. auch auf dem Bollwerk und dem Bahnhofplatz, ist Tempo 30 einzuführen.», vom Stadtrat angenommen mit 47 Ja- und 7 Nein-Stimmen und 1 Enthaltung.

¹ <https://www.derbund.ch/neue-laeden-statt-tristesse-am-bollwerk-988607177201>

Die Motionär*innen bitten den Gemeinderat, die Umgestaltung des Abschnitts Bahnhofplatz bis Neubrückstrasse umgehend an die Hand zu nehmen und dabei die in den obigen Anträgen genannten und die unten aufgeführten Punkte zeitgerecht in die laufenden Planungen einzubringen oder wo möglich bereits umzusetzen:

1. Reduktion auf zwei Spuren für MIV und ÖV im Mischverkehr, sofern dies nicht zu Stau beim ÖV führt.
2. Stadtklimatische Anpassungen über das gesamte Bollwerk, z.B. durch eine Allee. Die Aufwärtskompatibilität für eine allfällige zweite Tramachse soll erhalten bleiben.
3. Beidseitige Velospuren gemäss Masterplan Veloinfrastruktur.
4. Attraktive Fusswege mit Fussgänger*innen-Priorisierung bei den Knoten, vorzugsweise mittels Trottoirüberfahrten.
5. Sickerfähige Beläge oder Pflästerungen, wo immer möglich.

Bern, 08. April 2021

Erstunterzeichnende: Eva Krattiger, Katharina Gallizzi, Brigitte Hilty Haller, Timur Akçasayar, Michael Ruefer, Jemima Fischer

Mitunterzeichnende: Tabea Rai, Ursina Anderegg, Lea Bill, Rahel Ruch, Anna Leissing, Jelena Filipovic, Nora Krummen, Nicole Cornu, Ayse Turgul, Mirjam Roder, Nora Joos, Sarah Rubin, Seraphine Iseli, Franziska Geiser, Regula Bühlmann, Seraina Patzen, Ingrid Kissling-Näf, Katharina Altas, Michael Sutter, Daniel Rauch, Halua Pinto de Magalhães, Sara Schmid, Barbara Nyffeler, Rafael Egloff, Mohamed Abdirahim, Laura Binz, Nadja Kehrl-Feldmann, Lena Allenspach, Valentina Achermann, Marcel Wüthrich, Bettina Jans-Troxler, Therese Streit-Ramseier, Francesca Chukwunyere, Tanja Miljanovic, Fuat Köçer, Lukas Gutzwiller

Antwort des Gemeinderats

Der Gemeinderat teilt die Ansicht der Motionärinnen und Motionäre, wonach die Gestaltung des Strassenraums Bahnhofplatz-Bollwerk insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr nicht zufriedenstellend ist, weder in Bezug auf die Verkehrssicherheit noch auf die Aufenthaltsqualität und das Stadtklima.

Die Ausgangslage präsentiert sich vielschichtig: Der Abschnitt liegt eingebettet im Projektperimeter von Zukunft Bahnhof Bern, Verkehrsmassnahmen Stadt (kurz ZBBS), ist aber *nicht* Bestandteil dieses Projekts. Dennoch sind die Verkehrsmassnahmen ZBBS für den Abschnitt entscheidend: Um die notwendige Qualität für die zukünftigen Fussgängerströme und das erhöhte Veloverkehrsaufkommen zu gewährleisten, ist eine deutliche Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) notwendig. Das Verkehrsmengengerüst gemäss ZBBS sieht auf dem Bubenbergplatz eine Reduktion des privaten MIV um 60 % vor, während mit der Option autofreier Bahnhofplatz die Prüfung einer 100 %igen Reduktion des privaten MIV verlangt wird (SRB-Nr. 2020-471 vom 3. Dezember 2020, Beschluss Nr. 6). Diese Szenarien eröffnen Handlungsspielräume für Massnahmen, welche die Verkehrssicherheit erhöhen und den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr aufwerten. Gleichermassen relevant ist die neue Durchbindung der Buslinien 12/20 (Wyler-Länggasse) und der Einsatz von Doppelgelenkbussen über den Bahnhofplatz. Mit dem verstärkten ÖV-Betrieb und den grösseren Fahrzeugen ist eine sichere Veloverbindung über den Bahnhofplatz umso dringlicher. Langfristig sollen Anpassungen des Strassenlayouts beim Bollwerk und am Bahnhofplatz zudem mit einer möglichen zweiten Tramachse aufwärtskompatibel sein.

Die Gebäude am Bollwerk Nr. 2 – 8, welche im Eigentum der SBB Immobilien sind, sollen im Zeitraum 2027 bis 2032 durch einen Neubau ersetzt werden. Es eröffnen sich städtebaulich neue Möglichkeiten zur Aufwertung des Perimeters, zur Erschliessung, Anlieferung und Nutzung der

Gebäude sowie zur Gestaltung und Aufwertung des westseitigen Trottoirs am Bollwerk. Zudem bietet sich die Gelegenheit, anstelle der heutigen Passerelle eine neue, ebenerdige und qualitativ hochwertige Fusswegverbindung zwischen der Aarberger- und der Länggasse zu erstellen.

Zur Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden publizierte die Stadt Bern im August 2019 die Einführung von Tempo 30 auf der Achse Bubenbergrplatz-Bahnhofplatz-Bollwerk-Lorrainebrücke/Nordring. Das Vorhaben ist gegenwärtig durch Beschwerden blockiert, und es kann nicht abgeschätzt werden, ob und wann diese Massnahme umgesetzt werden kann.

Im Planungsprozess Stadtraum Bahnhof wurde das vom Stadtrat mit SRB-Nr. 2018-189/190 sowie SRB 2019-272 geforderte Zielbild für den gesamten Bahnhofperimeter entworfen. Dieses sieht im Raum Bollwerk eine Tramhaltestelle für eine allfällige 2. Tramachse vor.

In Anerkennung des Handlungsbedarfs hat der Gemeinderat im Herbst 2018 in eigener Kompetenz einen Kredit für eine Vorstudie gesprochen, um Verbesserungen der Verkehrsführung im Strassenraum Bollwerk-Bahnhofplatz zu prüfen. Aus dieser Vorstudie gingen erste Erkenntnisse für eine langfristige Lösung für eine Umgestaltung des Strassenraums Bollwerk und der Veloführung Bahnhofplatz-Schauplatzgasse ab 2027 hervor. Für den Abschluss dieser Planungsarbeiten und die Projektierung und teilweisen Umsetzung von etappierten Sofortmassnahmen ab 2022 – etwa einen Spurabbau stadtauswärts zwischen Bahnhofplatz und Bollwerk, eine Trottoirverbreiterung Seite Bahnhof, die Prüfung der Erneuerung der Lichtsignalanlage im Bollwerk, die Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Velogegenverkehrs Schauplatzgasse sowie der Veloführung auf dem Bahnhofplatz und die Aufwertung der Ostseite der Heiliggeistkirche – hat der Gemeinderat dem Stadtrat im Herbst 2021 eine Erhöhung des von ihm in eigener Kompetenz bereits bewilligten Projektierungskredits beantragt.

Zu Punkt 1:

Erste Erkenntnisse aus der erwähnten Vorstudie für den Strassenraum Bollwerk-Bahnhofplatz zeigen auf, dass eine Reduktion auf zwei Fahrspuren für den MIV und ÖV im Mischverkehr – mit geringfügigen Einschränkungen für den ÖV – möglich ist. Eine Umsetzung wäre jedoch erst nach Abschluss der Arbeiten des Neubaus Bollwerk 2 – 8 möglich; also ab 2034. Ob diese Lösung realisiert werden kann – sie steht zudem in Abhängigkeit zum Entscheid zu einer zweiten Tramachse – soll nun detailliert abgeklärt werden.

Zu Punkt 2:

In der unter Punkt 1 erwähnten Variante trennt eine ostseitige Baumreihe die Fahrbahn des MIV vom Bereich des Trottoirs und des Radwegs. Als Herausforderung erweist sich dabei die Koordination mit den Werkleitungen und einer möglichen zweiten Tramachse. Die Kompatibilität – insbesondere mit einer möglichen Tramhaltestelle – wird in der weiteren Planung berücksichtigt. Mit der Massnahme 8u *Förderung von Klimaanpassungsmassnahmen* der Energie- und Klimastrategie 2025 Stadt Bern hat sich der Gemeinderat das Ziel gesetzt, in jedem städtischen Projekt Klimaanpassungsmassnahmen als Rahmenbedingungen zu betrachten. Der Gemeinderat unterstützt daher die Forderung der Motionärinnen und Motionäre und ist der Ansicht, dass die Bepflanzung des Bollwerks mit Bäumen einen wertvollen Beitrag zur Klimaanpassung und Aufenthaltsqualität leisten kann.

Zu Punkt 3:

Mit kurzfristigen Massnahmen will der Gemeinderat ab 2022/2023 die Situation für den Veloverkehr verbessern. So soll der Velostreifen stadtauswärts vom Schweizerhof bis zur Aarberggasse gemäss Standard des Masterplans Veloinfrastruktur auf 2.5 m verbreitert werden. Der Folgeabschnitt bis zur Speichergasse soll zwischen 2.0 und 2.4 m breit werden. Stadteinwärts ist vorgesehen, die Umweltspur leicht zu verbreitern.

Die bisher favorisierte Variante der Vorstudie sieht im Zielzustand ab 2034 sowohl stadtaus- wie auch stadteinwärts Velostreifen mit einer Breite von 2.5 m vor. Dies entspricht dem Optimalfall gemäss Masterplan Veloinfrastruktur. Stadtauswärts ist die bauliche Trennung bereits vorgesehen, stadteinwärts ist eine solche erst noch zu prüfen.

Zu Punkt 4:

Wie aus den bisherigen Erkenntnissen der Vorstudie hervorgeht, könnte bereits kurz- bis mittelfristig das Trottoir auf Seite Bahnhof um fast einen Meter verbreitert werden. Damit würde den zu Fuss Gehenden ein Trottoir von rund 2.5 m Breite zur Verfügung stehen. In der empfohlenen Variante für den Zielzustand ab 2034 gewinnt der Fussverkehr durch den SBB-Neubau Bollwerk 2 – 8 einen grosszügigen Bereich und kann auf Höhe Aarberggasse die Strasse direkt überqueren. Mit der westseitigen Baumallee würde der Raum zusätzlich aufgewertet. Auch hier werden die Priorisierungen bei der weiteren Planung geprüft. Trottoirüberfahrten sind bisher im Projekt noch nicht vorgesehen. Deren Realisierung soll im Rahmen der weiteren Projektierung jedoch geprüft werden.

Zu Punkt 5:

Die Thematik rund um sickerfähige Bodenbeläge wurde in der Vorstudie noch nicht behandelt. Gerade im Bereich der geplanten Allee erscheinen sickerfähige Beläge jedoch sinnvoll und machbar. Der Gemeinderat unterstützt die Forderung der Motionärinnen und Motionäre und stuft sie als wichtigen Beitrag zur Klimaanpassung ein.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Der Gemeinderat hat dem Stadtrat einen Kreditantrag in der Höhe von Fr. 800 000.00 für das Projekt «Strassenraum Bollwerk-Bahnhofplatz: Kurz- und mittelfristige Verkehrsmassnahmen; Projektierungs- und Realisierungskredit» vorgelegt. Die Kosten für die Projektierung und Realisierung der Verkehrsmassnahmen ab 2034 können zum heutigen Zeitpunkt noch nicht beziffert werden.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion erheblich zu erklären.

Bern, 27. Oktober 2021

Der Gemeinderat