

2023.SR.0102

Interfraktionelles Postulat GLP/JGLP, GFL/EVP, GB/JA, AL/PdA, SP/JUSO (Michael Ruefer, GLP / Tanja Miljanovic, GFL / Nora Joos, JA / David Böhner, AL / Laura Binz, SP): Überprüfung Basisstrassennetz Regionalkonferenz Bern-Mittelland: Bahnhofplatz entlasten, Bollwerk aufwerten, Klimastrategie umsetzen; Prüfungsbericht

Der Stadtrat hat das vorliegende interfraktionelle Postulat mit SRB 2023.0102 vom 25. April 2024 erheblich erklärt.

Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland arbeitet derzeit an der Überprüfung des regionalen Basisstrassennetzes. Zu diesem gehören auch mehrere Gemeindestrassen in Bern, u.a. die Achse Inselplatz-Bahnhofplatz-Bollwerk-Lorrainebrücke-Nordring und die Achse Lorraine-Viktoriaplatz-Rosengarten. Aufgrund der Klassifizierung der Achse Inselplatz-Bahnhofplatz-Lorrainebrücke als wichtige Gemeindestrasse war es bisher nicht möglich, den Bahnhofplatz autoarm umzugestalten. Mit der interfraktionellen Motion 2021. SR 000099 *Planung autofreier Bahnhofplatz jetzt an die Hand nehmen!* hat eine Mehrheit des Stadtrats einen autofreien bzw. autoarmen Bahnhofplatz und eine deutliche Reduktion des MIV entlang des Bollwerks gefordert.

Die Arbeiten an der Überprüfung des Basisstrassennetzes sind bei der RKBM im Herbst 2022 gestartet. Voraussichtlich von Juni bis September 2023 soll eine öffentliche Mitwirkung zum Ergebnis der Prüfung stattfinden.

Mit diesem Postulat wird der Gemeinderat aufgefordert zu prüfen, wie er den ausdrücklichen Wunsch des Stadtrats nach einem autoarmen Bahnhofplatz bei den Verhandlungen der Regionalkonferenz Bern-Mittelland zur Überprüfung des Basisstrassennetzes umsetzen kann.

Begründung:

Die Reduktion des MIV durch die Stadt (Ort-Ziel-Verkehr) ist ein entscheidendes Instrument zur Erreichung der städtischen Klimaziele gemäss Klimareglement. Die RKBM verfolgt in ihrer Mobilitätsstrategie 2040 die sogenannte 4V-Strategie, um den Verkehr in der Region nachhaltiger zu gestalten: vermeiden, verlagern, verträglich gestalten, vernetzen. Die Streichung der Achse Inselplatz-Bahnhofplatz-Lorrainebrücke aus dem Basisstrassennetz bildet die Grundlage für einen autoarmen Bahnhofplatz und eine nachhaltige Aufwertung des Bollwerks. Diese wurde mit der interfraktionellen Motion 2021.SR.000100 *Bollwerk: Boulevard statt Betonwüste* gefordert und steht in Einklang mit dem Projekt *Stadtraum Bahnhof* und den geplanten Verkehrsmanagement-Massnahmen für den Verkehr, der über den Bahnhofplatz rollt.

Begründung der Dringlichkeit:

Da die Arbeiten zur Überprüfung des Basisstrassennetzes und die Mitwirkung dazu in diesem Jahr stattfinden, sollte das Postulat in diesem Jahr überwiesen werden können.

Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats abgelehnt.

Bern, 27. April 2023

Erstunterzeichnende: Michael Ruefer, Tanja Miljanovic, Laura Binz, David Böhner, Nora Joos

Mitunterzeichnende: Claude Grosjean, Irina Straubhaar, Corina Liebi, Judith Schenk, Gabriela Blatter, Maurice Lindgren, Sofia Fisch, Francesca Chukwunyere, Paula Zysset, Mirjam Roder, Matthias Humbel, Bettina Jans-Troxler, Marcel Wüthrich, Therese Streit-Ramseier, Michael Sutter, Timur Akçasayar, Nicole Silvestri, Fuat Köçer, Barbara Nyffeler, Halua Pinto de Magalhães, Chandru Somasundaram, Johannes Wartenweiler, Barbara Keller, Diego Bigger, Vanessa Salamanca, Sarah Rubin, Mahir Sancar, Anna Jegher, Katharina Gallizzi, Ursina Anderegg, Anna Leissing, Seraphine Iseli, Franziska Geiser, Lea Bill, Matteo Miceli, Raffael Joggi, Eva Chen

Bericht des Gemeinderats

Der Gemeinderat hat sich in der Vergangenheit bereits mehrfach zum Ziel eines autoarmen Bahnhofplatzes und einer deutlichen Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf der Achse Laupenstrasse – Bollwerk bekannt. Aus diesem Grund hat er sich im Rahmen der Netzüberprüfung durch die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) klar dafür eingesetzt, dass die Strasse über den Bahnhofplatz aus dem Basisnetz entlassen werden kann. Hierfür hat er die ihm zur Verfügung stehenden Mitsprachemöglichkeiten genutzt: Einerseits hatte die Verkehrsdirektorin bzw. hat der Verkehrsdirektor Einsitz in der Kommission Verkehr der RKBM und so die Möglichkeit, städtische Anliegen in jeder Phase der Studie zum Basisstrassennetz zu positionieren. Zudem war die städtische Verkehrsplanung in der Begleitgruppe zum Projekt vertreten. Folgerichtig hat der Gemeinderat im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung in seiner Stellungnahme zum Schlussbericht «Aktualisierung Regionales Basisstrassennetz MIV» im Januar 2024 dezidiert betont, dass aus Sicht des Gemeinderats «besonders erfreulich ist, dass die Studie den Weg ebnet für die Planung eines autoarmen Bahnhofplatzes – einem bekanntlich hoch gewichteten politischen Ziel der Stadt Bern.»

Der von der RKBM verabschiedete finale Bericht zur Überprüfung des Basisstrassennetzes liegt seit September 2024 vor: Die Studie kommt zum Schluss, dass der Bahnhofplatz für den motorisierten Individualverkehr (MIV) gesperrt werden kann, sofern die Erreichbarkeit und Durchfahrt des Bahnhofgebiets über eine alternative Linienführung sichergestellt sind¹ – zum jetzigen Zeitpunkt und mit den aktuellen Verkehrsbelastungen ist eine Alternativroute zentrale Voraussetzung für eine solche Teilsperrung des Bahnhofplatzes.

Mit der grundsätzlichen Möglichkeit, den Bahnhofplatz aus dem Basisnetz zu entlassen, erachtet der Gemeinderat den im Rahmen des Postulates gestellten Prüfauftrag als erledigt. Mit Blick auf die Erfüllung der dafür notwendigen Voraussetzungen verweist er auf folgende Aspekte:

Der Gemeinderat erachtet es als zentral, dass ein autoarmer Bahnhofplatz realisierbar sein muss, ohne dass dadurch Mehrverkehr durch umliegende Quartiere entsteht. Da das aktuelle Verkehrssystem keine freien Kapazitäten aufweist, welche die aktuelle Nachfrage abdecken könnte, muss der autoarme Bahnhofplatz innerhalb des Gesamtsystems und in Kombination mit weiteren verkehrslenkenden Massnahmen betrachtet werden. In einem ersten Schritt muss dazu die im Rahmen der Bau- und Verkehrsmassnahmen «Zukunft Bahnhof Bern» (ZBB) angestrebte Reduktion des MIV auf der Achse Inselplatz-Bubenbergrplatz-Bahnhofplatz-Bollwerk um rund 60 Prozent greifen: Sie ist Voraussetzung, damit nach dem Ausbau des Bahnhofs die nötigen Zirkulations- und Warteflächen für den Fuss- und Veloverkehr sowie für den Tram- und Busverkehr und bei den Lichtsignalanlagen die erforderlichen Grünzeiten für einen sicheren Verkehrsablauf zur Verfügung stehen.

Ein autoarmer Bahnhofplatz bedeutet, dass nur noch der öffentliche Verkehr, der Veloverkehr, der Fussverkehr sowie der notwendige Wirtschaftsverkehr über den Platz verkehren dürfen, während der private MIV ausgeschlossen wird. Die Auswirkungen einer solchen Teilsperrung des Bahnhofplatzes auf das Gesamtsystem und die umliegenden Quartiere müssen im Detail analysiert werden. Flankierende Massnahmen, welche unerwünschte Nebenwirkungen wie eine Mehrbelastung der Quartiere oder Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit abfedern können, müssen vor der Umsetzung eines autoarmen Bahnhofplatzes definiert werden. Ein Pilotprojekt zur Klärung der technischen und organisatorischen Umsetzung einer selektiven Verkehrssperrung zugunsten des notwendigen Wirtschaftsverkehrs startet in diesem Jahr². Es soll erste Erkenntnisse liefern, wie eine Teilberechtigung bestimmter Verkehrsgruppen, wie eben des Wirtschaftsverkehrs, realisiert werden kann und

¹ www.bernmittelland.ch/de/themen/verkehr/projekte/Aktualisierung-des-regionalen-Basisstrassennetzes-MIV.php

² www.bern.ch/mediencenter/medienmitteilungen/aktuell_ptk/pilotversuch-zum-wirtschaftsverkehr

welche Folgen entstehen. Diese Erkenntnisse sind essenziell, um die Machbarkeit einer selektiven Verkehrslenkung zu bewerten und fundierte Entscheidungen treffen zu können.

Geplant ist schliesslich eine Studie, die bis 2026 aufzeigen soll, wie der autoarme Bahnhofplatz unter Berücksichtigung der geschilderten Umstände konkret umgesetzt werden kann.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Die Arbeiten städtischer Mitarbeitender im Rahmen der Überprüfung des Basisstrassennetzes des Regionalkonferenz Bern Mittelland gehören zum Grundauftrag der städtischen Verkehrsplanung und wurden im Rahmen der ordentlichen Budgetprozesse abgerechnet. Die weiteren finanziellen und personellen Ressourcen sind im Rahmen der genannten Einzelvorhaben sichergestellt.

Bern, 26. März 2025

Der Gemeinderat