

**Interfraktionelles Postulat GB/JA!, GFL/EVP, SP/JUSO (Eva Krattiger, JA!/Katharina Gallizzi, GB/Brigitte Hilty Haller, GFL/Timur Akçasayar, SP/Jemima Fischer, AL/Simone Machado, GaP): Schützenmatte: Trennwirkung zur Stadt reduzieren**

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 Postulant\*innen ist klar: Die Verkehrsmassnahmen ZBB-S sind ein Schritt in die richtige Richtung, waren aber erst der Auftakt zur Umgestaltung des Bahnhof-Umfelds – die nächsten Schritte müssen unverzüglich angegangen werden.

Wenn der MIV auf dem Bubenbergplatz reduziert wird, wird auch der Verkehr durch das Bollwerk und weiter Richtung Henkerbrännli stark abnehmen. Das eröffnet die Möglichkeit, das Verkehrsregime auf der Schützenmatte zu überdenken.

Heute funktioniert die Schützenmatte wie ein grosser Kreisel. Durch den Einbahnverkehr auf zwei der drei Achsen (Neubrückstrasse, Schützenmattstrasse) verläuft der Verkehr grundsätzlich im Gegenuhrzeigersinn um die Schützenmatte. Die einzige Ausnahme ist die Fahrbeziehung Lorrainebrücke-Bahnhof. Wer heute vom Henkerbrännli zur Lorrainebrücke fahren will, muss die Schützenmatte umfahren und das Bollwerk passieren. Genau gleich geht es allen, die vom Bahnhof kommend in Richtung Henkerbrännli fahren wollen. Dieses Verkehrsregime hat also folgende Nachteile: Einerseits führt die indirekte Verkehrsführung zu längeren Wegen und mehr CO<sub>2</sub>-Ausstoss. Andererseits wird das Bollwerk unnötig belastet und die Trennwirkung zwischen Schützenmatte und Innenstadt erhöht.

Doch es gibt eine Lösung: Gegenverkehr auf allen Achsen. Wenn der Verkehr vom Henkerbrännli zur Lorraine über die Schützenmattstrasse, und vom Bahnhof zum Henkerbrännli via Neubrückstrasse geführt würde, könnten die Wege verkürzt und das Bollwerk um über 50% vom motorisierten Individualverkehr entlastet werden.

Dieses vorgeschlagene Verkehrsregime ging 2015 als Bestvariante V3a aus einer Studie von Metron<sup>1</sup> hervor. Im partizipativen Prozess zum Nutzungs- und Entwicklungskonzept Schützenmatte<sup>2</sup> wurde die Trennwirkung des Bollwerks als Problem erkannt und die Entlastung als Ziel definiert. Während der Mitwirkung zu den Verkehrsmassnahmen ZBB wurde diese Verkehrsführung erneut aufs Tapet gebracht, aber von der Stadt nicht aufgenommen. Angeblich würde das alternative Verkehrsregime den Knoten Henkerbrännli überlasten, solange nicht eine deutliche Reduktion des Verkehrsaufkommens eintrete. Die Metron-Studie hat sich aber nur mit verschiedenen Varianten befasst, ohne die Machbarkeit der Bestvariante vertieft abzuklären. Dieser Sachverhalt sollte vertieft abgeklärt werden, bevor diese Variante verworfen wird.

Wir bitten den Gemeinderat, die Machbarkeit der Verkehrsführung gemäss Variante V3a vertieft abzuklären und insbesondere folgende Punkte zu prüfen:

1. Ist der Knoten Henkerbrännli in der Lage, den Verkehr gemäss Variante V3a zu bewältigen, sobald der Verkehr im Bahnhofumfeld um 60% reduziert worden ist?

---

<sup>1</sup> [https://www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/stadtentwicklung/stadtentwicklungsprojekte/schuetzenmatte/medien/berichte/1105-schuetzenmatte-schlussbericht.pdf/at\\_download/file](https://www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/stadtentwicklung/stadtentwicklungsprojekte/schuetzenmatte/medien/berichte/1105-schuetzenmatte-schlussbericht.pdf/at_download/file)

<sup>2</sup> [https://www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/stadtentwicklung/stadtentwicklungsprojekte/schuetzenmatte/medien/berichte/nutzungs-und-entwicklungskonzept-schuetzenmatte-pdf.pdf/at\\_download/file](https://www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/stadtentwicklung/stadtentwicklungsprojekte/schuetzenmatte/medien/berichte/nutzungs-und-entwicklungskonzept-schuetzenmatte-pdf.pdf/at_download/file)

2. Falls die Kapazität nicht ausreicht, um wieviel müsste der Verkehr reduziert werden, bis die Variante V3a funktionieren könnte?
3. Welche Massnahmen könnten ergriffen werden, um die Variante V3a zu ermöglichen?

*Begründung der Dringlichkeit*

Die Stimmberechtigten haben am 7. März das Projekt ZBBs an der Urne angenommen. Mit diesem Projekt wird der Verkehr im Bahnhofsumfeld um 60% reduziert. Reicht diese Reduktion für die Umsetzung der Variante V3a, so ist es sinnvoll, das Verkehrsregime beim Bollwerk gemeinsam mit den ZBBs-Massnahmen umzusetzen. Eine rasche Abklärung der obigen Punkte ist deshalb unerlässlich.

*Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats abgelehnt.*

Bern, 08. April 2021

*Erstunterzeichnende: Eva Krattiger, Katharina Gallizzi, Brigitte Hilty Haller, Timur Akçasayar, Jemima Fischer, Simone Machado*

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