

**Motion Fraktion SP/JUSO (Gisela Vollmer, SP): Verbesserung der Wegbeziehungen für FussgängerInnen auf dem Bahnhofplatz**

Ende September 2009 haben die Stimmberechtigten der Stadt Bern die Volksinitiative „Autofreier Bahnhofplatz“ abgelehnt. Eine Verbesserung der Berücksichtigung der bescheidenen Fussgängerinteressen auf dem heutigen neuen Bahnhofplatz drängt sich jetzt umso mehr auf, ohne dass dadurch der Volkswille in Frage gestellt wird. Im Gegenteil, denn die heute unbefriedigende Situation für die FussgängerInnen wurde auch von den Initiativgegnern nicht in Abrede gestellt. Kurze, direkte und sichere Wegbeziehungen sind noch immer das Ziel im Perimeter Bahnhof Bern! Dazu sind bauliche und signaltechnische Massnahmen erforderlich.

Für die wichtigste Wegbeziehung von der Spitalgasse zu den Bussen, Wyler und Bremgarten, und zum Taxistandplatz ist

1. die markierte Fussgängerübergangsfläche bedeutend breiter anzulegen, so dass die Fussgängerströme von beiden Seiten der Heiliggeistkirche gleichwertig berücksichtigt werden.
2. die Grünphase bei den Ampeln vor dem Bahnhofhauptgebäude für die Fussgängerinnen länger zu schalten, so dass auch alle langsam Gehenden die Strasse bei „Grün“ queren können. Zumindest eine gleichlange Grünphase wie für den Autoverkehr wäre ohne wesentliche Beeinträchtigung für den Strassenverkehr möglich.
3. vor den Tramhaltestellen (in Richtung Heiligeistkirche) mit einer entsprechenden Siganlisation zu verhindern, dass die Zirkulation von Fussgängerinnen durch wartende Tram verhindert wird. Der Übergang ist mit behindertengerechten Trottoirabsenkungen umzubauen.
4. Absolut unbefriedigend ist die Fussgängersituation auf dem Bubenberglplatz, sowohl was die Übergänge wie auch was die zur Verfügung stehenden Zirkulationsflächen betrifft. Es besteht ein krasses Missverhältnis zwischen den Trottoirflächen und den Strassenflächen und eine völlig unübersichtliche Situation für die Platzquerung durch Fussgängerinnen.
5. In der Kurve „Hirschgraben/Bubenberglplatz“ sind die Tramsignale so zu schalten, dass die Wegbeziehungen nicht durch dort wartende Tram versperrt werden.
6. Vor dem Ausgang „Welle“ sind im Bereich des Fussgängerübergangs die Trottoir abzusenken.

Der Gemeinderat wird gebeten, dem Stadtrat raschmöglichst eine Vorlage mit konkreten Verbesserungsvorschlägen zugunsten des Fussverkehrs im Raume Bahnhof zu unterbreiten. Allenfalls sind die Massnahmen so zu etappieren, dass die sofort umsetzbaren Verbesserungen nicht länger verzögert werden.

Bern, 22. Oktober 2009

*Motion Fraktion SP/JUSO (Gisela Vollmer, SP), Nicola von Greyerz, Rithy Chheng, Patrizia Mordini, Ursula Marti, Miriam Schwarz, Corinne Mathieu, Rolf Schuler, Leyla Gül*

## **Antwort des Gemeinderats**

Die Forderungen des vorliegenden Vorstosses liegen weitgehend im Bereich der gemeinderätlichen Kompetenz; der Motion kommt daher der Charakter einer Richtlinie zu.

Die Verkehrslösung im Bereich Bubenbergplatz - Bahnhofplatz - Bollwerk stellt das Ergebnis eines langen und intensiven Optimierungsprozesses im Rahmen des Projekts Neuer Bahnhofplatz Bern dar. Das Projekt Neuer Bahnhofplatz Bern wurde am 5. Juni 2005 in der Variante Baldachin in einer Volksabstimmung bestätigt. Daneben sind weitere Planungen im Umfeld des Bahnhofs Bern im Gang: so beispielsweise das Projekt Zukunft Bahnhof Bern - mit einer Verbesserung der Erschliessung des Bereichs Bogenschützenstrasse und einem neuen Bahnhofzugang West - oder die Aufwertung des Bereichs Bollwerk. Diese Vorhaben werden die Verkehrsbedingungen auf der Achse Bubenbergplatz - Bahnhofplatz - Bollwerk massgeblich beeinflussen. In diesem grösseren Zusammenhang wird sich grundsätzlich auch Spielraum für weitere Verbesserungen zugunsten des Fussverkehrs ergeben.

Vor diesem Hintergrund nimmt der Gemeinderat zu den einzelnen Forderungen der Motion wie folgt Stellung:

### *Zu Punkt 1:*

Der bestehende Fussgängerstreifen vor dem Bahnhof-Hauptgebäude ist in den Hauptverkehrszeiten stark frequentiert und die Fussverkehrsdichte ist im Querungsbereich hoch. Östlich des Übergangs wird die Strasse oft ausserhalb des Fussgängerstreifens gequert, teilweise diagonal.

Die Organisation der Strassenverkehrsfläche auf dem Bahnhofplatz hat eine Vielzahl von Randbedingungen zu erfüllen. Damit die Leistungsfähigkeit dieser Verkehrsdrehscheibe gewährleistet werden kann, sind für alle Verkehrsarten (Fussverkehr, öffentlicher und privater Fahrverkehr) kompakte Querungsbereiche und vor den Lichtsignalen genügend grosse Aufstellflächen unerlässlich. Nur so kann insbesondere sichergestellt werden, dass sich der öffentliche Busverkehr aus den Haltestellenbereichen heraus in den Verkehrsfluss einfädeln kann. Allein schon aus diesen Gründen ist eine erhebliche Verbreiterung des Fussgängerstreifens beim heutigen Verkehrsaufkommen nicht realisierbar; ausserdem wären dafür bauliche Massnahmen nötig (Randsteinabsenkungen, Mastverschiebungen). Bestenfalls kann eine geringe Verbreiterung des Fussgängerübergangs um ca. 2 bis 4 m gegen Osten, ohne Anpassung der bestehenden Haltebalken, ins Auge gefasst werden.

Fazit: Das Anliegen, die Querungssituation für den Fussverkehr auf dem Bahnhofplatz markant zu verbessern, kann - wie einleitend dargelegt - erst im Rahmen künftiger Entwicklungen auf der Achse Bubenbergplatz - Bahnhofplatz - Bollwerk aufgenommen werden.

*Antrag zu Punkt 1: Annahme als Richtlinie.*

### *Zu Punkt 2:*

Die Grünzeit für den querenden Fussverkehr ist nach der Inbetriebnahme des Neuen Bahnhofplatzes Bern so weit optimiert worden, als dies die vielfältigen verkehrsbetrieblichen Abhängigkeiten zulassen. Aus den unter Punkt 1 genannten Gründen ist eine weitere Verlängerung der Grünzeiten mit der heutigen Verkehrssituation nicht umsetzbar. Mit der Ablehnung der Initiative „autofreier Bahnhofplatz“ müssen weiterhin rund 20 000 Individualfahrzeuge pro Tag den Bahnhofplatz befahren können.

*Antrag zu Punkt 2: Ablehnung.*

*Zu Punkt 3:*

Der Haltestellenbereich vor der Heiliggeistkirche wurde im Rahmen der Projektierung Neuer Bahnhofplatz Bern mehrfach überarbeitet. Die Zirkulation des Fussverkehrs in Abstimmung zu den Tramhaltebereichen wurde intensiv diskutiert und optimiert. Namentlich die Detailausgestaltung der Randabschlüsse wurde gemeinsam mit den Behindertenorganisationen festgelegt. Beeinflussungen der Fussverkehrsströme durch Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs lassen sich aufgrund der knappen Platzverhältnisse nicht vermeiden. Durch die in Hauptverkehrszeiten hohen ÖV-Frequenzen warten Trams bzw. Busse teilweise hinter bereits haltenden Fahrzeugen. Zwischen den Fahrzeugen werden in der Tat oft nur geringe Durchgänge für den Fussverkehr offen gehalten. Dies steht im Zusammenhang mit dem Bedürfnis und dem Wunsch der Fahrgäste, auch aus jenen Fahrzeugen rasch aussteigen zu können, welche vor der belegten Haltestelle halten müssen.

*Antrag zu Punkt 3: Ablehnung.*

*Zu Punkt 4:*

Unter Punkt 4 werden in der Motion zwei Feststellungen gemacht, jedoch keine konkrete Forderung erhoben. Der Gemeinderat rekapituliert dazu, was er bereits einleitend festgestellt hat: Die im Rahmen des Neuen Bahnhofplatzes umgesetzte Lösung ist das Ergebnis eines umfangreichen Planungs-, Projektierungs- und Genehmigungsprozesses. Weitergehende Optimierungen sind erst im Rahmen der künftigen Entwicklung im Bereich Bahnhof/Bubenbergplatz möglich.

*Antrag zu Punkt 4: Ablehnung.*

*Zu Punkt 5:*

Aus Kapazitätsüberlegungen lässt sich kein System umsetzen, das den Fussgänger-Queungsbereich in jedem Fall von wartenden Trams freihält. Die jeweiligen Aufenthaltszeiten der Trams an den Haltestellen sind von unterschiedlicher Dauer und können nicht gleichsam auf die Sekunde genau geplant werden. Im Rahmen von Tram Bern West ist geplant, ein vereinfachtes System einzuführen, das in rund 90 Prozent aller Fälle die Freihaltung des Fussgängerbereichs sicherstellen soll.

*Antrag zu Punkt 5: Annahme als Postulat.*

*Zu Punkt 6:*

Das angesprochene Problem ist bekannt. Das Trottoir ist Teil der Tragkonstruktion der Brücke. Im Trottoirbereich verläuft ein Vorspannkabel. Eine Trottoirabsenkung ist deshalb nicht möglich. Auf diesen Sachverhalt hat der Gemeinderat bereits im März 2004 hingewiesen, als er dem Stadtrat die Baukreditvorlage für die Flankierenden Massnahmen zur Leistungssteigerung Bahnhof West und Fugensanierung Schanzenbrücke/Schanzenstrasse unterbreitete. Als Lösungsmöglichkeit könnte die Ausbildung einer Rampe in den Strassenraum hinein erwogen werden. Damit würden jedoch der Strassenquerschnitt und insbesondere der Fahrbereich des Veloverkehrs beeinträchtigt. Aus diesen Gründen musste diese für den Fussverkehr und insbesondere für Gehbeeinträchtigte tatsächlich unbefriedigende Situation in Kauf genommen werden. Immerhin befinden sich die nächsten Fussgängerübergänge mit Trottoirabsenkungen nicht allzu weit entfernt: auf der südlichen Seite gegenüber der Bogenschützenstrasse und auf der nördlichen Seite beim Obergericht.

*Antrag zu Punkt 6: Ablehnung.*

**Antrag**

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, Punkt 2, 3, 4 und 6 abzulehnen, Punkt 1 als Richtlinie und Punkt 5 als Postulat erheblich zu erklären.

Bern, 31. März 2010

Der Gemeinderat