

Interfraktionelle Motion GB/JA!, GFL/EVP, SP/JUSO, AL/GaP/PdA (Eva Krattiger, JA!/Katharina Gallizzi, GB/Brigitte Hilty Haller, GFL/Timur Akcasayar, SP/Jemima Fischer, AL): Planung autofreier Bahnhofplatz jetzt an die Hand nehmen!

Am 7. März 2021 hat die Berner Stimmbevölkerung die Verkehrsmassnahmen zum Bahnhofausbau «Zukunft Bahnhof Bern» mit 58% Zustimmung 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 zum autofreien Bahnhofplatz – der nächste Schritt muss unverzüglich angegangen werden.

Für die langfristige städtebauliche Entwicklung der Stadt Bern ist es zentral, den Bahnhofplatz weiter vom motorisierten Verkehr, insbesondere vom privaten MIV, zu befreien. Damit wird Platz frei für den weiteren Ausbau des ÖV, aber auch für den Fuss- und Veloverkehr. Der Bahnhofplatz und das Bollwerk als zentrale Orte in Bern sollen in erster Linie den Menschen dienen und von Strassenlärm und Luftschadstoffen des motorisierten Individualverkehrs entlastet werden. Damit kann die Aufenthaltsqualität gesteigert und eine klimaangepasste Stadt umgesetzt werden (bspw. durch mehr Bäume, Verdunstungsflächen, Wasser, etc.).

Bereits im STEK 2016 ist die Zielsetzung verankert, den Bahnhofplatz vom MIV zu befreien. So hält der Zusatzbericht Mobilität fest: «Aufgrund der notwendigen Raumanforderungen zur Förderung des ÖV und Veloverkehrs wird der Bahnhofplatz langfristig nur noch vom motorisierten Wirtschaftsverkehr gequert.» Zudem hat sich Stadtrat bei der Beratung der ZBB-Vorlage nochmals mit grosser Mehrheit für einen autofreien Bahnhofplatz ausgesprochen.

Eine von der Stadt in Auftrag gegebene Studie¹ bestätigt, dass ein autofreier Bahnhofplatz verkehrstechnisch umsetzbar ist. Die Komplettspernung des Bahnhofplatzes für den pMIV führt im Zeithorizont 2025 in den Stosszeiten zu grösseren Belastungen an den Knoten Inselplatz, Forsthaus und Henkerbrünli in Form von Rückstau. Diese können jedoch betrieblich durch ein gutes Verkehrsmanagement bewältigt werden. Das Länggassquartier erfährt nur eine geringfügige Mehrbelastung, welche durch flankierende Massnahmen weiter abgeschwächt werden können. Auch in einer langfristigen Perspektive ist gemäss der Studie ein autofreier Bahnhofplatz möglich, da sich die Stadt allgemein das Ziel gesetzt hat, den MIV zu reduzieren und deshalb davon ausgegangen wird, dass die Verkehrsbelastungen auch langfristig nicht stark zunehmen. Das Fazit der Studie ist klar: Ein autofreier Bahnhofplatz ist mit dem heutigen Strassennetz möglich und kann betrieblich bewältigt werden. Anpassungen braucht es, gemäss Studie, einzig im Strassenlayout und bei der Steuerung der Lichtsignalanlagen rund um den Bahnhofplatz. Dazu sind aber keine grossen baulichen Veränderungen nötig. Evtl. braucht es eine Weiterentwicklung der flankierenden Massnahmen in der Länggasse.

Das grosse Potential einer Sperrung des Bahnhofplatzes ist die des Raums Bubenbergplatz-Bahnhofplatz-Bollwerk, bspw. durch Umgestaltung der Aufenthaltsflächen, die Neuordnung von Haltestellen und Spurreduktionen. Dafür braucht es eine vorausschauende Planung, qualifizierte Verfahren, die den Raum nicht nur als Verkehrsraum betrachten und entsprechende Mittel.

Für den autofreien Bahnhofplatz braucht es zwei Entscheide von übergeordneten Organen. Einerseits sind über den Bahnhofplatz gegenwärtig zwei Hauptstrassen signalisiert, welche im Anhang der Durchgangsstrassenverordnung des Bundes als Durchgangsstrasse bezeichnet werden (Routen Nr. 1 Lausanne-Bern-Zürich und Nr. 12 Fribourg-Bern-Solothurn). Für den autofreien Bahnhofplatz müssen die beiden Routen umgelagert werden. Dazu braucht es die Zustimmung der zuständigen

¹ Zukunft Bahnhof Bern Gesamtbetrachtung. Autofreier Bahnhofplatz, Verkehrskonzept. April 2020.

Bundesbehörde. Andererseits ist der Bahnhofplatz Teil des Basisnetzes im regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzeptes (RGSK). Für den autofreien Bahnhofplatz muss dieser von der Regionalkonferenz Bern-Mittelland aus dem Basisnetz entlassen werden.

Die Motionär*innen beauftragen den Gemeinderat:

1. Die Planung für den autofreien Bahnhofplatz unverzüglich aufzunehmen (Anpassungen für die Sperrung des Bahnhofplatzes vom MIV sowie Umgestaltung Raum Bubenbergplatz-Bahnhofplatz-Bollwerk).
2. Die Planung des autofreien Bahnhofplatzes mittels eines qualifizierten Verfahrens anzugehen. Dabei sollen städtebauliche und verkehrstechnische Aspekte gleich gewichtet werden.
3. Dem Stadtrat die dafür nötigen Kredite zu unterbreiten.
4. Die für den autofreien Bahnhofplatz notwendigen Beschlüsse der übergeordneten Organe (Bund und Regionalkonferenz) zu erwirken.

Bern, 08. April 2021

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

Mitunterzeichnende: Tabea Rai, Simone Machado, Zora Schneider, Ursina Anderegg, Lea Bill, Michael Ruefer, Rahel Ruch, Anna Leissing, Jelena Filipovic, Nicole Cornu, 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, Barbara Nyffeler, Bettina Stüssi, Nora Krummen, Edith Siegenthaler, Sara Schmid, Bernadette Häfliger, Mohamed Abdirahim, Rafael Egloff, Laura Binz, Nadja Kehrl-Feldmann, Ayse Turgul, Fuat Köçer, Lena Allenspach, Valentina Achermann, Marcel Wüthrich, Bettina Jans-Troxler, Therese Streit-Ramseier, Francesca Chukwunyere, Lukas Gutzwiller, Tanja Miljanovic

Bericht des Gemeinderats

Die vorliegende Motion betrifft Wahl und Ausgestaltung verkehrsplanerischer und strassenbautechnischer Massnahmen und damit inhaltlich einen Bereich, der in der gemeinderätlichen Zuständigkeit liegt. Dem Vorstoss kommt daher der Charakter einer Richtlinie zu. Sollte die Motion erheblich erklärt werden, ist sie für den Gemeinderat nicht bindend. Er hat bei Richtlinienmotionen einen relativ grossen Spielraum hinsichtlich des Grads der Zielerreichung, der einzusetzenden Mittel und der weiteren Modalitäten bei der Erfüllung des Auftrags, und die Entscheidverantwortung bleibt bei ihm.

Der Gemeinderat nimmt jedoch sehr wohl zur Kenntnis, dass die vorliegende Motion von einer Mehrheit der Stadträtinnen und Stadträte (46 Personen) mitunterzeichnet wurde. Dies zeigt deutlich, dass die aktuelle verkehrliche und städtebauliche Situation im Raum Bubenbergplatz-Bahnhofplatz-Bollwerk auch vom Stadtrat als unbefriedigend erachtet und stattdessen ein autofreier Bahnhofplatz angestrebt wird.

Diese Zielsetzung formulierte der Stadtrat zudem im Zusammenhang mit den städtischen Verkehrsmassnahmen zum Grossprojekt Zukunft Bahnhof Bern (ZBBS) bereits mit SRB Nr. 2018-189 vom 26. April 2018, indem er den Gemeinderat mit der Erarbeitung eines Konzepts für die Umsetzung eines autofreien Bahnhofplatzes beauftragte. Mit SRB Nr. 2020-471 vom 3. Dezember 2020 hat der Stadtrat sodann im Zuge seiner Zustimmung zum Ausführungskredit für die ZBB-Verkehrsmassnahmen seinem Wunsch nach einem autofreien Bahnhofplatz Nachdruck verliehen und den Gemeinderat beauftragt, diese Option weiterzuverfolgen.

Der Gemeinderat begrüsst nach wie vor die Absicht eines autofreien Bahnhofplatzes, zumal sie auch seinen Zielsetzungen aus dem Stadtentwicklungskonzept STEK 2016 entspricht. Dabei geht er

jedoch davon aus, dass der Bahnhofplatz nicht gänzlich autofrei sein wird, sondern weiterhin vom öffentlichen und vom (notwendigen) Wirtschaftsverkehr wird durchfahren werden können. Bei den zur Diskussion stehenden Reduktionen geht es daher ausschliesslich um den privaten motorisierten Individualverkehr (p-MIV). Insofern ist es sachrichtiger, von einem «autoarmen» Bahnhofplatz zu sprechen.

Die Umsetzung des Projekts ZBBS auf dem Bubenbergplatz benötigt losgelöst von der Diskussion um einen autoarmen bzw. -freien Bahnhofplatz eine Verkehrsreduktion von heute 15 600 Fahrzeugen pro Werktag auf täglich maximal 5 900 Fahrzeuge im Jahr 2025 (ca. minus 60 %). Eine weitergehende Reduktion ist für die Funktionsfähigkeit des neuen Bahnhofzugangs grundsätzlich nicht erforderlich. Weitere Abklärungen haben aber gezeigt, dass auch eine weitergehende – vollständige – Sperrung des Bubenberg- und Bahnhofplatzes für den p-MIV aus verkehrlicher Sicht machbar ist und dass sie keine wesentlichen Auswirkungen auf die Verkehrsmassnahmen ZBBS im Umfeld des Zugangs Bubenberg (Baustein 1) und auf das Betriebskonzept (Baustein 3a) hätte. In umgekehrter Richtung wurde nachgewiesen, dass die Personenpassage Hirschengraben (Baustein 2) für den störungsfreien Betrieb des ÖV und zur Erreichung der angestrebten Qualitäten beim Fuss- und Veloverkehr selbst dann zwingend erforderlich ist und bleibt, wenn der Bahnhofplatz vollständig für den p-MIV gesperrt werden sollte.

Aufgrund des erwähnten stadträtlichen Auftrags wurde im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung zu den Verkehrsmassnahmen ZBBS auch die Haltung zu einem autofreien Bahnhofplatz erfragt, obwohl dieser nicht Teil des Projekts ZBB-Verkehrsmassnahmen ist. Ergebnis: GFL, SP, GaP und GB sowie Pro Velo, VCS und Behindertenkonferenz sprechen sich klar für einen autofreien Bahnhofplatz aus, weil damit zusätzliche oberirdische Fussgängerquerungen ermöglicht würden. EVP und GLP unterstützen das Ziel, den Bahnhofplatz autofrei zu gestalten, sehen jedoch noch viele ungeklärte Fragen und befürchten zum Teil auch eine Umlagerung des Verkehrs in die Quartiere. Die Gegner, darunter vorab SVP und FDP sowie die Auto- und Wirtschaftsverbände, empfinden bereits die im vorliegenden Projekt vorgesehenen Massnahmen (Verkehrsreduktion, Aufhebung von Abbiegebeziehungen) als diskriminierend gegenüber dem MIV und weisen darauf hin, dass die Stimmbewölkerung einen autofreien Bahnhofplatz 2009 abgelehnt habe. Die CVP steht einer Reduktion des Verkehrs auf dem Bahnhofplatz zwar positiv gegenüber, sieht aber aktuell keine Notwendigkeit, ihn gänzlich vom MIV zu befreien.

Der Bahnhofplatz bzw. die gesamte Achse Bubenbergplatz-Bahnhofplatz-Bollwerk sind zwar Stadtstrassen. Sie sind jedoch eng mit dem übergeordneten Strassennetz von Bund (Knoten Forsthaus und Wankdorf sowie Portal Neufeldzubringer/Tiefenaustrasse) und Kanton (Murten- und Tiefenaustrasse) verknüpft und zudem Teil des regionalen MIV-Basisnetzes im geltenden Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts (RGSK) (vgl. Ausführungen weiter unten zum regionalen MIV-Basisnetz).

Ein autofreier – oder zumindest autoarmer – Bahnhofplatz wird daher erst umgesetzt werden können, wenn mit den eidgenössischen, den kantonalen und den regionalen Organen ein gemeinsames Projekt bzw. Vorgehen entwickelt worden ist..

Im Folgenden gibt der Gemeinderat eine kurze Übersicht zu den laufenden Planungsarbeiten, die im Zusammenhang mit dem Vorstoss stehen:

a) Regionales MIV-Basisnetz

Gemäss Regionalem Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) II² handelt es sich bei der Strasse über den Bahnhofplatz um eine «wichtige Gemeindestrasse»:

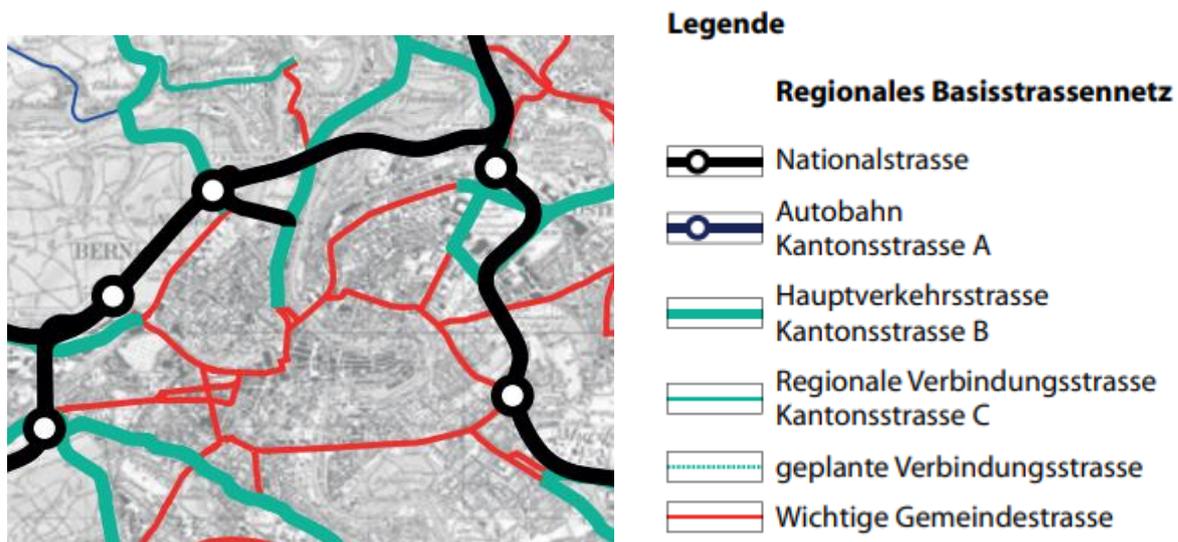


Abb. 9 Regionales Basisstrassennetz 2015
(inklusive «Verkehrssanierung Worb» und neuer Erschliessung des Flughafens Bern-Belp)

«Wichtige Gemeindestrassen» werden im RGSK II wie folgt umschrieben: «*Kommunale Strassen im Agglomerationskern, die eine überörtliche Funktion erfüllen – analog zu den Kategorien A und B. Dabei handelt es sich um regionale Verbindungsstrassen in der Stadt Bern und den übrigen Kerngemeinden sowie um weitere Gemeindestrassen in den Kerngemeinden, die eine tangentielle Verbindungsfunktion übernehmen und der übergeordneten Verkehrslenkung dienen.*»

Ein autofreier Bahnhofplatz setzt eine Anpassung des regionalen MIV-Basisnetzes voraus. Zu dieser Neuorganisation konnten von der federführenden Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) erste Vorbereitungsarbeiten ausgelöst werden. Die Überarbeitung des regionalen MIV-Basisnetzes beinhaltet die Definition der Qualität und Quantität des Strassennetzes für die Erschliessung der Gemeinden und allen wichtigen Räumen der Region für den motorisierten Individualverkehr. Unter der Federführung der RKBM wird im laufenden Jahr (2021) zusammen mit der Stadt und dem Kanton ein Projektauftrag entwickelt, der die Verkehrskommission der Region in der zweiten Jahreshälfte freigeben soll. Ergebnisse dieser Netzüberprüfung werden voraussichtlich 2022 oder 2023 vorliegen.

b) Planungsprozess Stadtraum Bahnhof – langfristiges Zielbild

An seiner Sitzung vom 25. April 2019 hat der Stadtrat mit SRB Nr. 2019-272 der Aufstockung des Planungskredits Stadtraum Bahnhof – langfristiges Zielbild zugestimmt und damit den Gemeinderat beauftragt, für den Stadtraum Bahnhof ein Nutzungs- und Entwicklungskonzept (NEK) als behördenverbindliches Koordinationsinstrument zu erarbeiten. Gemäss Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat vom 13. Februar 2019 sind dabei folgende Projektphasen vorgesehen:

Phase 1.0 Vorbereitung (Oktober 2018 bis Januar 2019)

Analyse und Identifikation der Herausforderungen, Dokumentation der Raumnutzungsbedürfnisse

Phase 1.1 Zielbild grob mit Szenarienbildung (Februar 2019 bis Juni 2019)

Inklusive Vertiefung Teilraum Hirschengraben/Bubenbergrplatz

Phase 1.2 Vertiefungen und Dokumentation (Juli 2019 bis Oktober 2020)

Vertiefungen der weiteren Teilräume. Synthese mit Zielbild sowie Erläuterungsbericht

² https://www.bernmittelland.ch/wAssets/docs/rgsk/rgsk-ii/161027_RGSKII_Bericht.pdf

*Phase 2 Planungsrechtliche Sicherung (Oktober 2020 bis Juli 2021)
Erarbeitung behördenverbindliches Koordinationsinstrument, Genehmigung durch
Gemeinderat*

Zwar konnte im Rahmen der Arbeiten des NEK der Zeitplan nicht wie geplant umgesetzt werden, der vorgesehene Ablauf ist jedoch noch immer gültig. Am 17. Februar 2021 hat der Gemeinderat den Bericht³ zur Phase 1.1 des Planungsprozesses Stadtraum Bahnhof – langfristiges Zielbild zur Kenntnis genommen und beschlossen, die bestehenden offenen Fragestellungen im Rahmen einer Testplanung zu klären.

In besagtem Bericht hat der Gemeinderat seine Erwartungen an die anstehenden Arbeiten wie folgt festgehalten:

- *Höchste gestalterische und baukulturelle Ansprüche bei der Gestaltung der Freiräume im Perimeter des UNESCO-Welterbes;*
- *Umverteilung der Flächen und Prioritäten zugunsten des ÖV, der Fussgängerinnen und Fussgänger und der Velofahrenden;*
- *Gewährleistung der Qualität der Umsteigebeziehungen und der Wartebereiche;*
- *Gewährleistung der Anbindung des städtischen ÖV und des Fuss- und des Veloverkehrs an den Bahnhof;*
- *die Verkehrsmassnahmen ZBBS sind als Grundlage zu berücksichtigen;*
- *gut ausgebautes Angebot an Veloabstellanlagen;*
- *Lösungen, die den Anforderungen an das UNESCO-Label und den Nutzungsbedürfnissen im Bahnhofumfeld bestmöglich entsprechen;*
- *die Schaffung einer breiten Mittelzone auf dem Bubenbergplatz, welche auch die Platzierung des Bubenberg-Denkmal an seinem Originalstandort ermöglichen würde, soll im Rahmen des Planungsprozesses Stadtraum Bahnhof als Variante geprüft werden;*
- *für die Klimaverträglichkeit des stark genutzten Bahnhofumfelds bedarf es zeitgemässer Massnahmen.*

Sobald der Gemeinderat das NEK als behördenverbindliches Koordinationsinstrument genehmigt hat, dient dieses als Vorgabe für weitere Planungen und Projekte in diesem Raum.

c) Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr im Raum Bahnhofplatz-Bollwerk

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 Velogegegenverkehrs Schauptatzgasse 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.

³ https://www.bern.ch/mediencenter/medienmitteilungen/aktuell_ptk/zwischenbericht-zum-planungsprozess-stadtraum-bahnhof/dokument/bericht-zu-planungsprozess-stadtraum-bahnhof-phase.pdf/download

Fazit:

- Die Stadt Bern kann nicht autonom über einen autofreien bzw. autoarmen Bahnhofplatz entscheiden, weil dieser Teil des regionalen MIV-Basisnetzes ist. Der erforderliche Prozess für die Anpassung des regionalen MIV-Basisnetzes ist gestartet, die Stadt Bern beteiligt sich aktiv an diesem Projekt.
- In Eigenregie der Stadt möglich sind aber – unter der Voraussetzung, dass der Kanton dazu seine Zustimmung gibt – beispielsweise eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit, eine Reduktion der Verkehrsfläche, die dem MIV zur Verfügung steht oder eine (zeitliche) Reduktion der Verkehrsmenge (Verkehrsmanagement).
- Im Zuge der Umsetzung der städtischen Verkehrsmassnahmen zum Projekt Zukunft Bahnhof Bern wird sich die Verkehrssituation auf der Achse Bubenbergrplatz-Bahnhofplatz-Bollwerk bereits in den kommenden Jahren merklich verändern; dazu wird insbesondere der Motorfahrzeugverkehr markant reduziert. Darüber hinaus und losgelöst davon sind Sofortmassnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs im Raum Bollwerk in Planung.
- Mit dem Planungsprozess Stadtraum Bahnhof erfolgt eine langfristige Planung für den Bahnhofplatz und sein Umfeld, welche verkehrstechnische, städtebauliche und gestalterische Aspekte umfasst. Die Resultate sollen in einem Nutzungs- und Entwicklungskonzept (NEK) festgehalten und vom Gemeinderat als behördenverbindliches Koordinationsinstrument festgeschrieben werden. Die dabei zu berücksichtigenden Eckwerte hat der Gemeinderat in seinem Zwischenbericht vom 17. Februar 2021 festgehalten.

Daraus ergibt sich folgende Rückmeldung zu den einzelnen Forderungen der Motionärinnen und Motionäre:

Zu Punkt 1 und 2:

Die Planung für den zukünftigen Bahnhofplatz läuft. Der Planungsprozess Stadtraum Bahnhof wurde durch den Stadtrat beauftragt und der notwendige Kredit bewilligt.

Gemäss Zwischenbericht vom 17. Februar 2021 soll das bereits laufende Workshop-Verfahren in der Phase 1.2 in geeigneter Form weitergeführt werden. Ob vor diesem Hintergrund ein zusätzliches qualifiziertes Verfahren für die Einführung eines autofreien Bahnhofplatzes zielführend sein wird, wird der Gemeinderat im Rahmen der weiteren Arbeiten prüfen.

Zu Punkt 3:

Der Gemeinderat wird die aus den genannten Planungsarbeiten hervorgehenden Kreditgeschäfte zu gegebener Zeit den zuständigen Organen unterbreiten.

Zu Punkt 4:

Die entsprechenden Arbeiten sind angelaufen, damit die Region über eine Anpassung des regionalen MIV-Basisnetzes befinden kann.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Der Gemeinderat wird die aus den Planungsarbeiten hervorgehenden Kreditgeschäfte wie erwähnt den zuständigen Organen zu gegebener Zeit unterbreiten. Die Höhe dieser Kredite kann zum heutigen Zeitpunkt noch nicht beziffert werden.

Antrag

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

Bern, 27. Oktober 2021

Der Gemeinderat