

Interfraktionelles Postulat GB/JAI, 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 (Neubrücke, Schützenmattstrasse) verläuft der Verkehr grundsätzlich im Gegenverkehrsrichtung 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 CO₂-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 Metron¹ hervor. Im partizipativen Prozess zum Nutzungs- und Entwicklungskonzept Schützenmatte² 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 https://www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/stadtentwicklung/stadtentwicklungsprojekte/schuetzenmatte/medien/berichte/1105-schuetzenmatte-schlussbericht.pdf/at_download/file

² https://www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/stadtentwicklung/stadtentwicklungsprojekte/schuetzenmatte/medien/berichte/nutzungs-und-entwicklungskonzept-schuetzenmatte-pdf/at_download/file

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

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

Antwort des Gemeinderats

Im Zusammenhang mit dem Projekt «Städtische Verkehrsmassnahmen Zukunft Bahnhof Bern» (ZBBS) hat das Büro Metron 2016 für den Bereich Bollwerk – Henkerbrännli – Neubrückstrasse verschiedene Möglichkeiten der Verkehrsführung geprüft («Studie Metron»). Zwei Stossrichtungen wurden in der Folge vertiefter untersucht:

Stossrichtung 1: ÖV- und Velo-Gegenverkehr auf der Neubrückstrasse

In Ergänzung zum heute geltenden Verkehrsregime wird die Neubrückstrasse für die Fahrzeuge des Öffentlichen Verkehrs sowie für Velofahrende für den Gegenverkehr geöffnet. Das Einbahnregime für den motorisierten Individualverkehr (MIV), den ÖV und die Velos auf der Schützenmattstrasse und jenes für den MIV auf der Neubrückstrasse (MIV) werden aber grundsätzlich beibehalten. Diese Lösung wurde mit dem Ja zu den städtischen Bau- und Verkehrsmassnahmen am 7. März 2021 von den Stimmberechtigten gutgeheissen.

Stossrichtung 2: Gegenverkehr Neubrückstrasse und Schützenmattstrasse

Diese Stossrichtung – sie entspricht dem von den Postulantinnen und Postulanten favorisierten Vorschlag – wurde ebenfalls vertieft geprüft: Die Neubrückstrasse und die Schützenmattstrasse werden für alle Verkehrsteilnehmer im Gegenverkehr betrieben. Für diese Stossrichtung und damit auch den vorliegenden Vorstoss hat der Gemeinderat daher durchaus Verständnis.

Für beide Stossrichtungen wurden unterschiedliche Varianten untersucht, Bestvarianten erkoren (darunter die im Postulat erwähnte Bestvariante V3a der Stossrichtung 2) und diese weiter vertieft. Dabei zeigte sich, dass die – auf den ersten Blick bestechenden – Varianten der Stossrichtung 2 eine langfristige Option sein können, jedoch kurz- bis mittelfristig aufgrund ihrer zu geringen verkehrlichen Kapazitäten nicht umsetzbar sind: Damit die Knoten Henkerbrännli und Lorrainebrücke leistungsfähig sind, müsste der Verkehr in diesem Bereich zusätzlich zur bereits prognostizierten Verkehrsreduktion bis 2025 um weitere 5 – 8 Prozent abnehmen. Dies ist zurzeit nicht realistisch.

Für die Weiterbearbeitung des Projekts ZBBS wurde deshalb die Bestvariante Stossrichtung 1 gewählt, welche nun von den Stimmberechtigten gutgeheissen worden ist. Sie überzeugt in der Velo-,

Fussverkehrs- und in der ÖV-Führung. Die Verkehrsanlage gewinnt deutlich an Übersichtlichkeit, die Dominanz des motorisierten Verkehrs wird gebrochen. Konkret zeichnet sich die gewählte Variante durch folgende Aspekte aus:

- Alle drei Knoten sind lichtsignalgesteuert und untereinander koordiniert.
- Dank der Spurreduktion in der Hodlerstrasse und der Neubrückstrasse sind die Knoten schlank und übersichtlich.
- Durch die Spurreduktion am Bollwerk und die direkte Fussverkehrsführung wird die Schützenmatte besser an die Stadt angebunden (Reduktion der Fahrbahnbreite von 17.5 m auf 11.5 m). Dies entspricht einer zentralen Zielsetzung des Nutzungs- und Entwicklungskonzepts Schützenmatte.
- Die Veloführung wird sicherer und attraktiver: Mit der separaten Velo- und der Umweltspur können die Anforderungen, die an Velohaupttrouten gestellt werden, erfüllt werden. Auf dem Bollwerk werden Velos hinter den ÖV-Haltestellen durchgeführt.

Zu den einzelnen Fragen nimmt der Gemeinderat vor diesem Hintergrund wie folgt Stellung:

Zu Punkt 1:

Die im Zusammenhang mit dem Projekt Zukunft Bahnhof Bern erforderliche Verkehrsreduktion um 60 Prozent bezieht sich vor allem auf den Bereich beim Bubenbergplatz. Das Henkerbrännli bleibt aufgrund seiner Lage – Anbindung an die Tiefenaustrasse mit Zu- und Wegfahrt Neufeldtunnel, Umleitungsverkehr von und zur Kleinen Westtangente, Erschliessung von Altstadt und Nordquartier – ein wichtiger und stark frequentierter Verkehrsknoten. Hier wird durch die geplanten Bau- und Verkehrsmassnahmen ZBB lediglich eine Verkehrsreduktion von 10 bis 15 Prozent erreicht. Schon mit der jetzt gewählten Variante (Gegenverkehr für ÖV und Velos auf der Neubrückstrasse) werden die für 2025 prognostizierten Verkehrsbelastungen nur knapp zu bewältigen sein. Trotz Verkehrsreduktion von 60 Prozent im Bereich Bubenbergplatz: Würde am Bollwerk eine Variante der Stossrichtung 2 bzw. die Bestvariante V3a umgesetzt, wären die Knoten Henkerbrännli und Lorrainebrücke aufgrund des Gegenverkehrsregimes nicht in der Lage, das Verkehrsaufkommen zu bewältigen – u.a. wegen der zusätzlich leistungsmindernden Linksabbiegebeziehungen. Die Antwort auf die Frage 1 lautet deshalb: Nein, der Verkehrsknoten Henkerbrännli wäre nicht in der Lage, den erwarteten Verkehr zu bewältigen.

Zu Punkt 2:

Die Variante V3a würde das Bollwerk tatsächlich entlasten – gleichzeitig würde sich allerdings die Verkehrsbelastung auf dem Abschnitt Schützenmattstrasse und an den angrenzenden Knoten (Henkerbrännli und Lorrainebrücke) markant verschärfen: An beiden Kreuzungen entstünde gemäss Modellrechnung eine Überlast von rund 13 Prozent. Das bedeutet: Der Verkehr könnte nicht bewältigt werden, die Rückstaus würden lang und länger. Nur wenn die Verkehrsmenge zusätzlich um 5 bis 8 Prozent reduziert werden könnte, könnte das verkehrliche Gesamtsystem mit dem öffentlichen Verkehr und Fuss- und Veloverkehr auf dem Stadtgebiet verträglich abgewickelt werden – notabene bei voll ausgeschöpften Stauräumen auf der Tiefenaustrasse und der Lorrainebrücke. Das heisst: Selbst bei einer zusätzlichen Verkehrsreduktion um 5 bis 8 Prozent würde das Gesamtsystem am Limit operieren und keine Spielräume für unvorhergesehene Ereignisse aufweisen. Folge: Es käme mit einiger Wahrscheinlichkeit zu regelmässigen Verspätungen des ÖV. Zudem hätte diese zusätzliche Verkehrsreduktion an der Schnittstelle zwischen städtischem und übergeordnetem Strassennetz unweigerlich negative Auswirkungen auf die Kantonsstrassen und die Autobahn. Das bedeutet auch: Die Durchsetzung einer weiteren Verkehrsreduktion würde nicht mehr in die alleinige Zuständigkeit der Stadt fallen. Dies gilt insbesondere auch mit Blick auf die allfällige (spätere) Einführung eines autofreien Bahnhofplatzes (s. auch Fazit am Schluss).

Zu Punkt 3:

Voraussetzung für die Umsetzung der Variante V3a wäre die Anpassung der Zufahrten zu den Knoten Henkerbrännli und Lorrainebrücke. Konkret müsste der Streckenabschnitt zwischen den beiden Knoten (Schützenmattstrasse) in Fahrtrichtung Henkerbrännli um einen zusätzlichen Fahrstreifen ergänzt werden. Das ist aber aufgrund der Platzverhältnisse nicht möglich. Die Variante 3a lässt sich unter den aktuell geplanten Rahmenbedingungen nicht realisieren.

Für die Erarbeitung einer geeigneten Strategie zur Verkehrsreduktion befindet sich die Stadt Bern in engem Austausch mit den Partnern (Bund, Kanton, Region). Der Schwerpunkt liegt vorderhand auf der Phase vor und während der Realisierung von ZBBS, anschliessend sollen auch Massnahmen zur weiteren Verkehrsreduktion diskutiert werden.

Fazit

Die im Rahmen der städtischen Bau- und Verkehrsmassnahmen geplante Verkehrsreduktion am Bubenbergplatz lässt eine Umsetzung der Variante V3a im Bereich Bollwerk – Schützenmatte – Henkerbrännli nicht zu. Der Verkehr müsste dort zusätzlich namhaft reduziert werden, und hierzu fehlen aktuell die technischen und politischen Möglichkeiten. Mittelfristig ist hingegen eine weitere Verkehrsreduktion denkbar – und eine solche liegt durchaus im Interesse des Gemeinderats. Es ist daher nicht ausgeschlossen, dass das Gegenverkehrsregime zu einem späteren Zeitpunkt, wenn die dafür notwendigen Randbedingungen gegeben sind, umgesetzt werden kann. Dies wird insbesondere im Zusammenhang mit einer allfälligen Einführung eines autofreien Bahnhofplatzes vertieft zu prüfen sein.

Antrag

1. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, das Postulat erheblich zu erklären.
2. Die Stellungnahme gilt gleichzeitig als Prüfungsbericht.

Bern, 22. September 2021

Der Gemeinderat