

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat**Initiative „Für einen autofreien Bahnhofplatz“: Planungskredit (Abstimmungsbotschaft)****1. Worum es geht**

Nachdem am 28. September 1997 die Stimmbevölkerung der Stadt Bern die Überbauungsordnung „Stadtplätze - Schanzentunnel“ abgelehnt hatte, war die Vision eines autofreien Bahnhofplatzes lange Zeit kein Thema mehr. Erst die Realisierung des Projekts „Neuer Bahnhofplatz Bern“ (NBB) 2007 und 2008 hat die Diskussion wieder angeregt. Für die Sanierung des Bahnhofplatzes wurde die Achse Bubenbergplatz - Bahnhofplatz - Bollwerk wegen intensiven Bauarbeiten vom 13. Mai 2007 bis am 5. April 2008 für den motorisierten Individualverkehr (MIV) vollständig gesperrt. Der Verkehr wurde während dieser Zeit über Umleitungsrouten geführt. Trotz dieses grossen Eingriffs in das städtische Verkehrssystem kam es zu keinen schwer wiegenden Verkehrsproblemen, weder im Nahbereich der Baustelle noch in den angrenzenden Quartieren.



Diese positive Erfahrung liess in breiten Kreisen der Bevölkerung und in der Politik die Vision eines autofreien Stadtplatzes vor dem Bahnhof neu aufblühen. In der Folge kam es zu verschiedenen Vorstössen im Stadtparlament, und am 27. Juni 2008 wurde die Volksinitiative „Für einen autofreien Bahnhofplatz“ mit über 7 000 gültigen Unterschriften eingereicht. Sie hat

die Form einer einfachen Anregung, d.h. der Gemeinderat wird bei der Annahme der Initiative beauftragt, einen Vorschlag für die Umsetzung der Forderung zu planen.

Mit diesem Vortrag zeigt der Gemeinderat auf,

- welche politischen Aufträge zur Verkehrsführung auf dem Bahnhofplatz hängig sind (Kap. 2),
- welche Entscheide zur Verkehrsführung auf dem Bahnhofplatz in den letzten Jahren gefällt wurden (Kap. 3),
- weshalb die temporäre Umleitung während der Intensivbauphase nicht für eine definitive Verkehrsumleitung „kopiert“ werden kann (Kap. 4),
- welche Bauvorhaben mit Auswirkungen auf den Verkehr und die Infrastruktur auf dem Bahnhofplatz anstehen (Kap. 5) und
- wie er bei der Annahme der Initiative vorgehen wird (Kap. 6).

Der Gemeinderat beantragt, der Stimmbevölkerung die Annahme der Initiative zu empfehlen. Zudem beantragt er für den Fall der Annahme der Initiative einen Planungskredit von Fr. 900 000.00.

2. Hängige politische Aufträge

Initiative

Die Initiative „Für einen autofreien Bahnhofplatz“ hat die Form einer einfachen Anregung gemäss Artikel 72ff des Reglements über die politischen Rechte vom 16. März 2004.

Sie verlangt: *„Der Bahnhofplatz Bern wird vom motorisierten Individualverkehr befreit. Er ist für den öffentlichen Verkehr, den Fuss- und Veloverkehr, Taxis sowie Notfallfahrzeuge offen zu halten. Anlieferung ist in begründeten Fällen gestattet. Die Umfahrung des Bahnhofplatzes hat ohne Erstellung neuer Tunnel zu erfolgen. Allfälliger Mehrverkehr in den Quartieren ist durch begleitende Massnahmen zu vermeiden.“*

Die Initiative verlangt im Kern eine Verlagerung des MIV von der Achse Bubenbergrplatz - Bahnhofplatz - Bollwerk auf alternative Routen. Ob diese Routen über das bestehende Strassennetz oder über neue Verbindungen führen, lässt sie offen. Der Bau neuer Tunnel wird hingegen ausdrücklich ausgeschlossen. Damit stehen Verkehrslösungen mit einem Schanzentunnel (Tunnelverbindung zwischen Henkerbrännli und City West/Kocherpark) oder ähnlichen Tunnelverbindung im Widerspruch zur Initiative.

Die Initiative verlangt hingegen keinen verkehrsfreien Bahnhofplatz. Neben dem Fuss- und Veloverkehr sind der öffentliche Verkehr, Taxis und Notfallfahrzeuge ohne Einschränkungen zugelassen. Interpretationsbedarf besteht beim Anlieferverkehr, der nur in „begründeten Fällen“ zugelassen ist. Mit flankierenden Massnahmen soll sicher gestellt werden, dass der Verkehr nicht unkontrolliert in (Wohn-) Quartiere ausweicht.

Motionen und Postulate zur Verkehrsführung

Im Zusammenhang mit dem Verkehr auf dem Bahnhofplatz wurden die folgenden Vorstösse als Motion und als Postulate im Stadtrat erheblich erklärt (vgl. dazu auch Anhang):

- *Postulat Fraktion GB/JA! (Nathalie Imboden / Stephanie Penher, GB): Autofreie Visitenkarte am Bahnhofplatz: Szenarien prüfen*
(mit SRB 288 vom 22. Mai 2008 wurde das Postulat Fraktion GB/JA! vom 16. August 2007 erheblich erklärt)

- *Postulat Fraktion SP/JUSO (Gisela Vollmer / Andreas Flückiger, SP): Masterplan Bahnhof Bern: Sichere, kurze und direkte Umsteigebeziehungen*
(mit SRB 287 vom 22. Mai 2008 wurde die Motion Fraktion SP/JUSO vom 18. Oktober 2007 in ein Postulat umgewandelt und erheblich erklärt).
- *Postulat Fraktion FDP (Dolores Dana, FDP): Jetzt die Weichen stellen für eine alternative Verkehrsführung*
(mit SRB 308 vom 29. Mai 2008 wurde die Dringliche Motion Fraktion FDP vom 6. März 2008 in ein Postulat umgewandelt und erheblich erklärt).
- *Motion Ueli Stückelberger (GFL), Reto Nause (CVP): Alternative Verkehrsführung zur Realisierung des autofreien Bahnhofplatzes - Lösung durch Konsens*
(mit SRB 427 vom 14. August 2008 wurde die Motion Ueli Stückelberger/Reto Nause vom 21. Februar 2008 erheblich erklärt).

Auch diese Vorstösse verlangen eine Sperrung des Bahnhofplatzes für den MIV. Das Postulat Fraktion SP/JUSO hält fest, dass ein individualverkehrsfreier Bahnhofplatz die geforderte Verbesserung der Umsteigebeziehungen für die Fussgängerinnen und Fussgänger massiv erleichtern würde. Das Postulat der Fraktion GB/JA! verlangt eine Sperrung des Bahnhofplatzes, schliesst aber Tunnel-lösungen wie die Initiative ausdrücklich aus. Die Motion Stückelberger/Nause verlangt eine breite Variantenanalyse - ohne Tunnellösungen explizit zu fordern oder auszuschliessen. Das Postulat Fraktion FDP möchte, dass auch Tunnellösungen in Betracht gezogen werden.

Mit SRB 133 vom 6. März 2008 abgelehnt wurde die *Motion Fraktion FDP (Christian Wasserfallen): Aufwertung der Achse Bahnhofplatz - Bollwerk mit einer unterirdischen Verkehrsführung und gleichzeitige attraktive Neugestaltung des Bollwerks* vom 3. Mai 2007, die einen neuen Tunnel als Voraussetzung für die Sperrung des Bahnhofplatzes für den MIV verlangte.

Aus der Sicht des Gemeinderats ist es einerseits unbestritten, dass eine Reduktion des Verkehrs auf der Achse Bubenbergplatz - Bahnhofplatz - Bollwerk grosse Chancen für eine städtebauliche Aufwertung des Stadtzentrums, für den Fussverkehr und für den öffentlichen Verkehr (öV) bringen würde. Andererseits ist aber ebenso unbestritten, dass andere Verkehrsachsen durch den Umleitungsverkehr zusätzlich belastet würden. Ob die Sperrung des Bahnhofplatzes für die Bevölkerung der Stadt, die Attraktivität des Zentrums und für einen umwelt- und stadtgerechten Verkehr mehr Vor- oder Nachteile mit sich bringt, hängt davon ab, welches Verkehrssystem für die Übernahme des verdrängten Verkehrs bereit gestellt und wie die Infrastruktur angepasst wird.

Die Initiative und die Vorstösse belegen, dass eine Sperrung des Bahnhofplatzes für den MIV eine breite Unterstützung findet. Gleichzeitig aber zeigen sie auch die unterschiedlichen Auffassungen zur Frage auf, mit welchem Verkehrssystem sie umgesetzt werden soll. Es besteht zudem ein breiter Konsens darüber, dass verschiedene Varianten von Verkehrssystemen zu prüfen sind.

Der Gemeinderat wird deshalb bei Annahme der Initiative im Rahmen der Planung die Zweckmässigkeit verschiedener Verkehrssysteme prüfen und Varianten zur Diskussion stellen. Eine breite Auslegeordnung zu Beginn der Planungsarbeiten erachtet er als notwendig, damit eine mehrheitsfähige und umsetzbare Lösung resultiert. Nach Abschluss der Planungsarbeiten wird ein Vorprojekt für die Umsetzung der Initiative vorliegen, das Grundlage für einen Kreditantrag für die definitive Projektierung sein wird. Als Voraussetzung für die weitere Umsetzung der Initiative ist neben der Zustimmung des finanzkompetenten Organs zum Pro-

jektierungs- und später zum Realisierungskredit die Erteilung der erforderlichen Bewilligungen durch den Kanton zu erwähnen.

Mit Bezug auf die hängigen Vorstösse beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat, dass der vorliegende Stadtratsvortrag als Prüfungsbericht für die drei oben erwähnten Postulate gilt. Was die hängige Motion betrifft, wird der Gemeinderat dem Stadtrat bei allfälliger Ablehnung der Initiative „Für einen autofreien Bahnhofplatz“ mit Verweis auf die ablehnende Haltung der Stimmbevölkerung die Abschreibung beantragen. Bei allfälliger Annahme der Initiative wird der Gemeinderat eine auf den Planungsprozess abgestimmte Fristverlängerung beantragen.

3. Entscheide zur Verkehrsführung auf dem Bahnhofplatz seit 1997

Masterplan Bahnhof Bern, Überbauungsordnung Stadtplätze und Schanzentunnel

Zwischen 1990 und 1997 haben Stadt und Kanton Bern, SBB, RBS, BLS, BERNMOBIL, die Post, die Burgergemeinde und die Grosse Schanze AG eine Gesamtkonzeption für die Entwicklung des Bahnhofgebiets, den „Masterplan Bahnhof Bern“, erarbeitet. Er sah zehn Umsetzungsbausteine vor, verschiedene betrafen den Verkehr auf der Achse Bubenbergplatz - Bahnhofplatz - Bollwerk. Gemäss Masterplan sollten Bubenbergplatz, Bahnhofplatz, Bollwerk und Schanzenbrücke vom Durchgangsverkehr befreit und neu gestaltet werden. Der Durchgangsverkehr sollte durch den Schanzentunnel, einer neuen Verbindung von der Schützenmatte zur Belpstrasse (Raum City West/Kocherpark), geleitet werden. Als planungsrechtliche Grundlage für die Umsetzung der beiden Bausteine wurde der Stimmbevölkerung der Stadt Bern am 28. September 1997 die Überbauungsordnung Stadtplätze und Schanzentunnel vorgelegt. Die Überbauungsordnung wurde mit einem Nein-Stimmenanteil von 63% abgelehnt.

Kurzfristige Übergangslösung (KÜL)

Am 28. September 1997 wurde der Stimmbevölkerung auch die Vorlage „Kurzfristige Übergangslösung (KÜL)“ unterbreitet. Sie umfasste ein Massnahmenkonzept und einen Kreditantrag. Ziel war es, mit KÜL den Verkehr auf der Achse Bubenbergplatz - Bahnhofplatz - Bollwerk kurzfristig von rund 32 000 um 20% auf rund 26 000 Fahrzeuge pro Tag zu reduzieren. Die KÜL-Vorlage fand in der Volksabstimmung eine deutliche Mehrheit. In der Folge wurden zwischen dem Inselplatz und dem Nordring verkehrslenkende Massnahmen umgesetzt (z.B. Ausbau der Zieglerstrasse beim Inselplatz, Linksabbiegeverbot Breitenrainstrasse). Die angestrebte Reduktion des Verkehrsaufkommens konnte realisiert werden. Damit konnten im Raum Bahnhof schrittweise wesentliche Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr und für den Fuss- und Veloverkehr erzielt werden, so z.B. ein Fussgängerstreifen am Bollwerk Höhe Neugasse oder die Sperrung des Hirschengrabens für den MIV.

Neuer Bahnhofplatz Bern (NBB)

Die Umsetzung des Massnahmenkonzepts KÜL schaffte Spielräume, welche im Projekt NBB zur Aufwertung des Bahnhof- und Bubenbergplatzes genutzt werden konnten. Bei der Sanierung des Bahnhofplatzes wurde die Verkehrsanlage auf eine Kapazität von maximal 26 000 Fahrzeugen dimensioniert. Im Zusammenhang mit den Entscheiden zum Projektierungs- und Realisierungskredit (Projektierungskredit: Volksabstimmung am 2. Juni 2002; Realisierungskredit: Volksabstimmung am 5. Juni 2005) für das Projekt NBB wurde die Verkehrsführung auf dem Bahnhofplatz intensiv diskutiert. Es standen sich eine diagonale und eine annähernd orthogonale Verkehrsführung gegenüber. Diskutiert wurde aber auch die Frage, ob und wie eine stärkere Verkehrsreduktion mit weiter gehenden Gestaltungsspielräumen auf dem Bahnhofplatz realisierbar wäre. Ein breiter Konsens zur Verkehrsführung beim Bahnhofplatz konnte nicht erreicht werden. Der unbestrittene Sanierungsbedarf bei den Gleisanlagen von

BERNMOBIL, der gesamten Strassen- und Platzoberfläche und in der Christoffelunterführung erforderte jedoch rasch umsetzbare Entscheide. Die Verkehrsführung wurde erst mit knapper Zustimmung der Stimmbevölkerung zum Realisierungskredit und mit der Rechtskraft der Baubewilligung entschieden.

Nach Abschluss der Sanierungsarbeiten wurde die Bahnhofdurchfahrt wieder für den MIV geöffnet. Die heutige Verkehrsbelastung ist mit rund 20 500 Fahrzeugen pro Tag gleich hoch wie vor der Verkehrssperre (gemäss Bauverkehrsmonitoring Neuer Bahnhofplatz Bern/Schlussbericht 2008). Übertroffen wird dieser Wert nur auf der Lorrainebrücke, auf Teilen der Laupenstrasse und Teilen der Belpstrasse.

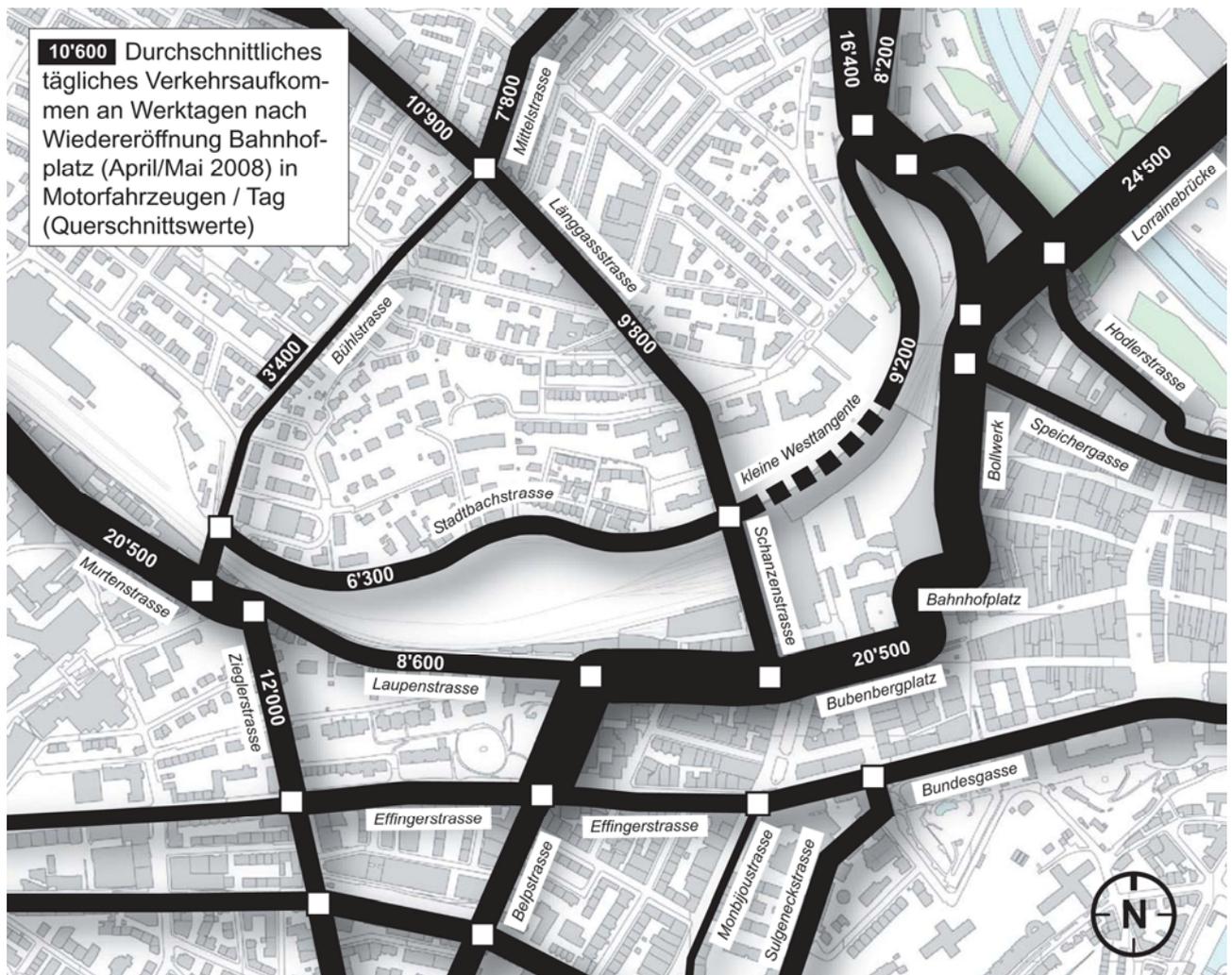


Abbildung: Belastungsplan (vereinfacht)

4. Erkenntnisse aus der temporären Verkehrsumleitung in der Intensivbauphase (NBB)

Im Rahmen der Projektierungsarbeiten zum Projekt NBB wurde 2003 geprüft, welche Bauweise sich am besten eignet. Um dieses komplexe Projekt umzusetzen, wurden Vor- und Nachteile einer konventionellen oder konzentrierten Bauweise ausführlich diskutiert. Schliesslich konnte ein breiter Konsens für eine konzentrierte Bauweise mit einer vollständigen Sperrung des Bahnhof- und Bubenbergplatzes für den MIV (nicht aber für Velos und Notfallfahrzeuge) erreicht werden. Entsprechend wurde 2004/2005 ein umfassendes Gesamtverkehrskonzept erarbeitet. 2006/2007 folgten Detailplanung, Ausschreibung und Realisierung der Massnahmen.

Umleitungsrouten

Als primäre Umleitungsrouten wurde für die Sperrung 2007/2008 die Achse Henkerbrännli - Kleine Westtangente - Schanzenstrasse/Stadtbachstrasse bestimmt, als sekundäre die Mittel- und die Bremgartenstrasse und als tertiäre die Autobahn. Rund 80% des vom Bahnhofplatz verdrängten Verkehrs (16 000 Fahrzeuge pro Tag) konnte im Rahmen des Bauverkehrsmonitoring auf diesen drei Umleitungsrouten nachgewiesen werden (Schlussbericht Oktober 2008). Mehr als die Hälfte davon fuhren über die Kleine Westtangente. Die „fehlenden“ 4 500 Fahrzeuge konnten auf anderen Achsen nachgewiesen werden. Ein Umsteigeeffekt auf den öffentlichen Verkehr (öV) konnte nicht nachgewiesen werden, was angesichts der zeitweise massiven Auswirkungen der konzentrierten Bauweise auf den öV nicht überraschen kann.

Für die Planung, Projektierung und Umsetzung der Verkehrsumleitung NBB und für deren Rückbau wurden insgesamt 1.8 Mio. Franken eingesetzt.

Das Potential dieser Routen für eine definitive Verkehrsumleitung kann im Einzelnen wie folgt beurteilt werden:

- Henkerbrännli - Kleine Westtangente - Schanzenstrasse/Stadtbachstrasse: Vor der Sperrung der Achse Bubenbergplatz - Bahnhofplatz - Bollwerk war die Kleine Westtangente mit rund 8 700 Fahrzeugen pro Tag belastet. Während der Sperrung verdoppelte sich dieser Wert auf 17 400 Fahrzeuge (+ 8 700 Fahrzeuge), nach der Wiedereröffnung sank der Wert wieder auf 9 200 Fahrzeuge pro Tag.
Im Zusammenhang mit dieser Umleitungsrouten wurde die Stadtbachstrasse im Einrichtungsverkehr (Fahrtrichtung West/Bühlbrücke) betrieben. Damit konnte der Verkehr aus der Kleinen Westtangente Richtung Westen abfliessen. Zudem wurde der Betrieb des Knotens Schanzenstrasse/Laupenstrasse/Bubenbergplatz/Hirschengraben auf die speziellen Bedürfnisse der Verkehrsumleitung hin optimiert. Dazu gab es sehr weit reichende Spielräume, weil auch der öffentliche Verkehr teilweise umgeleitet wurde (Verschiebung von Bushaltestellen, Verknüpfung der Buslinien 11/Ast Güterbahnhof und 12/Ast Länggasse). Bei einer definitiven Verkehrsumleitung besteht die Möglichkeit der Umleitung des öV nicht.
Trotz dieser Einschränkung kann davon ausgegangen werden, dass die Kleine Westtangente mit geeigneten ergänzenden Massnahmen auf den westlichen Zu- und Wegfahrten auch für eine definitive Verkehrsumleitung ein grosses Potential aufweist.
- Mittelstrasse und Bremgartenstrasse: Die Mittelstrasse diente während der Verkehrsumleitung als Ersatzroute für Fahrten mit Ziel und/oder Quelle in der Nähe des Bahnhofgebiets, z.B. in der Vorderen Länggasse. Auch der öffentliche Verkehr wurde zeitweise über die Mittelstrasse geführt. Eine Mehrbelastung konnte durch flankierende Massnahmen

vermieden werden. Auf der Bremgartenstrasse hingegen stieg die Belastung von 9 500 auf 12 800 Fahrzeuge pro Tag (+ 3 300 Fahrzeuge) an. Mit der Umsetzung der verkehrsberuhigenden und -lenkenden Massnahmen im Länggassquartier bestehen ab Ende 2009 neue Verhältnisse, die eine solche Verkehrsverlagerung erschweren würden.

- Autobahn: Von der Verkehrszunahme auf der Autobahn (Felsenauviadukt A1) sind rund 4 500 Fahrzeuge pro Tag auf die Sperre des Bahnhofplatzes zurück zu führen. Grundsätzlich könnte die Möglichkeit für grossräumige Verlagerungen auf die Autobahn auch bei einer definitiven Sperrung des Bahnhofplatzes genutzt werden.
- Weitere Veränderungen: Relevante Verkehrszunahmen wurden auch auf den Aarequerungen südlich der Innenstadt (Monbijoubücke, Dalmazibrücke, Kirchenfeldbrücke und bei der Zufahrt zur Innenstadt von Osten (Nydeggbücke, Untertorbrücke) festgestellt, ferner auf verschiedenen kleineren Quartierstrassen in der Länggasse. Dort blieb die Mehrbelastung in absoluten Zahlen zwar gering, in Prozenten ausgedrückt fiel sie aber zum Teil sehr hoch aus (Bsp. Depotstrasse: + 750 Fahrzeuge, Steigerung um 60%). Diese Verkehrsverlagerungen sind bei einer definitiven Sperrung des Bahnhofplatzes nicht erwünscht.

Umweltrechtliche Anforderungen

Die Verlagerung von über 20 500 Fahrzeugen auf alternative Routen ist eine „wesentliche Veränderung einer Verkehrsanlage“ im Sinne von Artikel 9 der Lärmschutzverordnung des Bundes. Sie darf nicht dazu führen, dass Immissionsgrenzwerte überschritten oder an sanierungsbedürftigen Verkehrsanlagen „wahrnehmbar stärkere Lärmimmissionen“ erzeugt werden. Von dieser Bestimmung sind nach gängiger Rechtspraxis temporäre Verkehrsverlagerungen als Folge von Bautätigkeiten ausgenommen. Für sie sind keine umweltrechtlichen Nachweise zu erbringen, ebenso müssen sie nicht definitiv bewilligt werden.

Ohne diesen temporären Charakter der Umleitungen hätte die Verkehrsumleitung NBB nur mit weitgehenden Umweltschutzmassnahmen realisiert werden können, was zu erheblichen Mehrkosten geführt hätte. Zudem hätten die Massnahmen mit Einsprachen und Beschwerden bestritten und verzögert werden können.

Insgesamt sind die betrieblichen Spielräume im Verkehrssystem (v.a. Knoten Schanzenstrasse/Laupenstrasse/Bubenbergplatz/Hirschengraben) sowie die gestalterischen und rechtlichen Anforderungen für eine definitive Umleitung des Verkehrs von der Achse Bubenbergplatz - Bahnhofplatz - Bollwerk also wesentlich anders als bei der baustellenbedingten Umleitung 2007 und 2008. Die temporäre Sperre kann deshalb nicht als „kopierbare Vorlage“ für eine definitive Sperrung verwendet werden. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass die Kleine Westtangente das Potential hat, deutlich mehr als den bisherigen Verkehr aufzunehmen. Ebenso kann man davon ausgehen, dass es ein Potential für grossräumige Verkehrsverlagerungen auf die Autobahn gibt.

Eine weiter gehende Belastung der Kleinen Westtangente setzt allerdings voraus, dass deren Status (Eigentum, Rechte und Pflichten u.a.m.) neu geregelt werden kann. Erstellt wurde sie ursprünglich als MIV-Zufahrt zum Bahnhofparking und zur Bahnhofplattform sowie als Zufahrt zur Postautostation. Sie ist im Eigentum einer gemischtwirtschaftlichen Gesellschaft (Grosse Schanze AG).

5. Bauvorhaben mit Auswirkungen auf den Verkehr auf dem Bahnhofplatz

Zukunft Bahnhof Bern (ZBB)

Unter der Federführung des Kantons Bern wird zurzeit der weitere Ausbau des Bahnhofs Bern geplant. Besonders dringend sind die Lösung der Kapazitätsprobleme im Tiefbahnhof RBS und in den Personenanlagen des Bahnhofs (Unterführungen, Treppen, Lifte etc.). Gemäss dem vorliegenden Konzept vom 11. November 2008 (Synthesebericht) ist ein Ausbau in zwei Schritten vorgesehen:

- erster Schritt: Neuer Tiefbahnhof RBS unter der bestehenden SBB-Perronhalle, mit neuem Zugang West (Raum Bubenbergzentrum), Neuorganisation der Erschliessung im Bereich Bubenbergzentrum/Schanzenpost und Ausbau der heutigen Personenunterführung SBB,
- zweiter Schritt: Neuer Tiefbahnhof SBB neben dem neuen Tiefbahnhof RBS

Die Planungspartner streben an, zur Sicherung der Qualität und der steigenden Kapazitätsnachfrage im öffentlichen Verkehr den ersten Schritt so rasch wie möglich umzusetzen. Mit dem Bau könnte frühestens 2015 begonnen werden. Im Rahmen des Projekts ZBB wurde auch die Erschliessung der Bahnhofplattform und der Schanzenpost über die Kleine Westtangente und deren Ausbaumöglichkeiten untersucht. An der Erarbeitung der Studie waren u.a. Post Immobilien AG, Postauto AG, Grosse Schanze AG und SBB Immobilien AG beteiligt. Es besteht jedoch noch Bereinigungsbedarf.

Aufgrund einer wissenschaftlichen Überprüfung durch die Eidgenössische technische Hochschule in Zürich (ETHZ) und/oder anderer neuer Erkenntnisse kann es bis zur Realisierung des Vorhabens noch zu Änderungen am Konzept ZBB kommen. Der Zugang zum Bahnhof wird aber bei steigenden Passagierzahlen in jedem Fall und unabhängig davon, mit welchen konkreten Massnahmen die Bahnkapazitäten ausgebaut werden, verbessert werden müssen.

Ein verbesserter Zugang zum Bahnhof erfordert unter anderem Anpassungen am Verkehrssystem in der Bogenschützenstrasse und auf dem Bubenbergplatz: Damit die Querung des Bubenbergplatzes Richtung Hirschengraben verbessert werden kann und der westliche Teil der Bogenschützenstrasse weitgehend vom Verkehr befreit werden kann, ist auf dem Bubenbergplatz eine Verkehrsreduktion um rund ein Drittel nötig. Bei einer verbleibenden Verkehrsbelastung von 12 000 bis 15 000 Fahrzeugen pro Tag könnte eine Zufahrt vom Bubenbergplatz in die Bogenschützenstrasse realisiert und der westliche Teil der Bogenschützenstrasse gesperrt werden.

Das Projekt ZBB wird unabhängig vom Entscheid zur Initiative „Für einen autofreien Bahnhofplatz“ Anpassungen am Verkehrssystem mit einer Verkehrsreduktion auf der Achse Bubenbergplatz - Bahnhofplatz - Bollwerk nötig machen. Ein vollständig autofreier Bahnhofplatz ist aber keine zwingende Voraussetzung für das Projekt ZBB mit dem neuen Zugang West.

Weitere Vorhaben mit Auswirkungen auf den Verkehr auf dem Bahnhofplatz

Neben dem Projekt ZBB gibt es im Umfeld des Bahnhofs weitere Vorhaben, die Auswirkungen auf den Verkehr auf der Achse Bubenbergplatz - Bahnhofplatz - Bollwerk haben können, so das Umnutzungsprojekt Schanzenpost inklusive Gebäude ehemaliger Postbahnhof, allfällige Veränderungen des Bubenbergzentrums (koordiniert mit ZBB/Zugang West), die Erneuerung der SBB Liegenschaften am Bollwerk oder die teilweise Umnutzung des Burgerspitals. Zudem stehen in den nächsten Jahren auch weitgehende Erneuerungen von Strassenanlagen im Bahnhofsgebiet (Sanierung Bollwerk) und neue Bedürfnisse beim Tram- und Busverkehr an (neue Tramlinie Köniz - Ostermundigen, ev. neue Führung der Linie 12 im Bereich Bahnhof - Innenstadt).

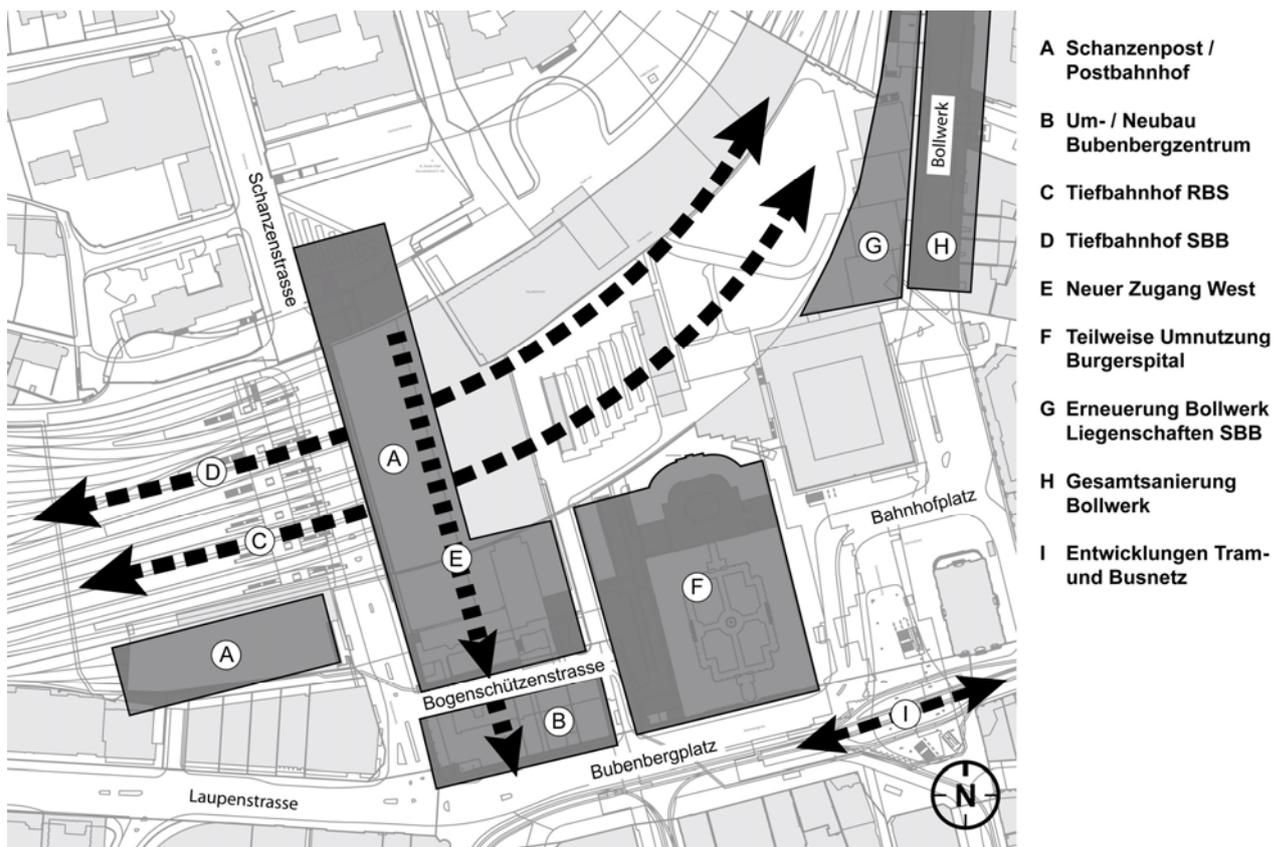


Abbildung: Übersicht zu den weiteren Vorhaben

Massgebende Verkehrsbelastung

Heute wird der Bahnhofplatz täglich von rund 20 500 Fahrzeugen überquert. Die Verkehrsbelastung auf der Achse Bubenbergplatz - Bahnhofplatz - Bollwerk wird sich aus heutiger Sicht - und unabhängig von der Initiative - mit der Eröffnung des Neufeldzubringers (NFZ) und den verkehrsberuhigenden und -lenkenden Massnahmen im Länggassquartier (Länggasse 2009) auf zirka 18 000 Fahrzeuge und mit der Realisierung einer Zufahrt in die Bogenschützenstrassen ab Bubenbergplatz (Zugang West) auf 12 000 bis 15 000 Fahrzeuge reduzieren. Die Verkehrsbelastung von 12 000 bis 15 000 Fahrzeugen bildet den Ausgangspunkt für die Planung eines autofreien Bahnhofplatzes. Es ist davon auszugehen, dass zur Umsetzung dieser Verkehrsreduktion die aus der Intensivbauphase NBB bekannten Möglichkeiten zur grossräumigen Verkehrsverlagerung auf die Autobahn und zur Verkehrsverlagerung auf die Kleine Westtangente mindestens zur Hälfte genutzt werden können.

Bei einer Sperrung der Achse Bubenbergplatz - Bahnhofplatz - Bollwerk im Rahmen der Initiative „Für einen autofreien Bahnhofplatz“ für den MIV ist damit zu rechnen, dass auf dem Bahnhofplatz eine Verkehrsbelastung von 1 500 bis 3 500 Motorfahrzeuge pro Tag verbleiben wird (Berechtigte gemäss Initiative, je nach Auslegung der „begründeten Fällen“ bei der Anlieferung und nach öV-Konzept).

Fazit: Eine möglichst weitgehende Befreiung des Bahnhofplatzes vom MIV ist aus Sicht von Städtebau und Stadtentwicklung sinnvoll. Der Gemeinderat beantragt Annahme der Initiative

Der Bahnhof Bern und sein Umfeld werden sich in den nächsten Jahren weiter verändern. Zahlreiche Bauvorhaben stehen in unterschiedlichen Planungsphasen in Vorbereitung. Es besteht ein grosser Koordinationsbedarf zwischen diesen Vorhaben insbesondere im Bereich der Verkehrsführung. Es gibt aus heutiger Sicht keine Vorhaben, die zwingend einen autofreien Bahnhofplatz erfordern oder einen solchen verhindern würden. Ein autofreier Bahnhofplatz kann aber eine positive städtebauliche Entwicklung des Bahnhofs und seines Umfelds unterstützen und birgt Chancen für die weitere Steigerung der Attraktivität des Stadtzentrums von Bern.

Veränderungen des Verkehrssystems im Raum Bahnhof mit Auswirkungen auf die Kapazität der Achse Bubenbergplatz - Bahnhofplatz - Bollwerk für den MIV sind in den nächsten Jahren aufgrund laufender Projekte unausweichlich. Es kann davon ausgegangen werden, dass ohne Ausbauten des Strassennetzes auf der Achse Bubenbergplatz - Bahnhofplatz - Bollwerk eine deutliche Verkehrsreduktion möglich ist. Erfahrungen aus der Verkehrsumleitung 2007/2008 lassen diesen Schluss zu. Einzelne Massnahmen, die zur Verkehrsumleitung 2007/2008 umgesetzt wurden, stehen heute aber nicht mehr offen (Mehrbelastung Strassensystem Länggasse, Einschränkung Verkehrsbeziehungen Knoten Schanzenstrasse/Laupenstrasse/Bubenbergplatz/Hirschengraben). Andere sind nicht oder nur bedingt für eine definitive Verkehrsumleitung geeignet (Erfüllung der umweltrechtlichen Anforderungen).

Der Gemeinderat ist deshalb der Ansicht, dass eine weitgehende Sperrung des Bahnhofplatzes für den MIV möglich ist. Offen aber ist, wie er gesperrt werden soll. Er befürwortet die mit der Initiative geforderte Planung und beantragt, der Stimmbevölkerung die Annahme der Initiative zu empfehlen.

6. Vorgehen bei Annahme der Initiative

Die Hoffnungen und Ängste, die mit einer Sperrung der Achse Bubenbergplatz - Bahnhofplatz - Bollwerk für den MIV in Verbindung gebracht werden, sind vielfältig. Es wird kein Projekt geben, das den vielfältigen und teilweise widersprüchlichen Anforderungen umfassend gerecht werden kann. In einem breit abgestützten, konsensorientierten Verfahren sollen die Anforderungen beurteilt, einander gegenübergestellt und bewertet werden. Es soll ein Meinungsbildungsprozess ausgelöst werden. Der Gemeinderat sieht deshalb vor, eine sogenannte „Testplanung“ durchzuführen. Diese ist wie ein Wettbewerb durch ein spezialisiertes Büro vorzubereiten und zu begleiten.

Zwei Planungsteams

Für die Testplanung sollen zwei Planungsteams zum Einsatz kommen. Die Planungsteams sollen so zusammengesetzt sein, dass sie die Fachgebiete Verkehrsplanung, Ingenieurwesen und Städtebau/Architektur kompetent abdecken. Anders als bei einem Wettbewerbsverfahren arbeiten die Teams nicht in Konkurrenz, vielmehr werden ihnen von der Stadt unterschiedliche Aufträge erteilt.

Ihr Auftrag umfasst die Erarbeitung von unterschiedlichen Vorprojekten für mögliche Verkehrssysteme mit einer Sperre der Achse Bubenbergplatz - Bahnhofplatz - Bollwerk für den MIV sowie für städtebauliche und infrastrukturelle Aufwertung, die im Bahnhofgebiet ermöglicht wird. Die Teams beurteilen die Voraussetzungen, die Machbarkeit und Zweckmässigkeit

sowie das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Varianten. Zu den Kosten der Varianten sollen am Schluss der Testplanung vergleichbare Schätzungen (+/- 20%) vorliegen.

Indem zwei Teams eingesetzt werden, können unterschiedliche Stossrichtungen parallel erarbeitet, entwickelt und konkretisiert werden. Es muss auch keiner der Arbeiten der Vorzug gegeben werden. Von Beginn weg werden unterschiedliche Varianten mit ihren jeweiligen Vor- und Nachteilen diskutiert und einander gegenüber gestellt. Befürworter/innen und Gegner/innen einer bestimmten Variante sind stets in den Prozess eingebunden und setzen sich aktiv mit den jeweiligen Gegenargumenten auseinander. Die Aufgabe wäre zu gross, als dass sie innert nützlicher Frist von nur einem Team bearbeitet werden könnte. Zudem ist es erforderlich, dass zu den unterschiedlichen Fragen (Verkehr, Städtebau, etc.) eine möglichst grosse Vielfalt von Ideen zusammengetragen werden kann.

Begleitgremium

Die Arbeit der Teams wird von einem Gremium mit Fachleuten, Politikerinnen und Politikern sowie Betroffenen begleitet. Der Gemeinderat schlägt vor, ein breit abgestütztes Begleitgremium mit etwa 25 Personen zu bilden. Darin sollen vertreten sein: der Gemeinderat, die Fraktionen des Stadtrats, die hauptsächlich betroffenen Ämter der Stadtverwaltung und BERNMOBIL, externe Fachleute und Interessenvertreterinnen und -vertreter. Das Begleitgremium trägt die im Verfahren diskutierten Inhalte in die Öffentlichkeit und trägt so zu einer breiten Abstützung bei.

An den ganztägigen Veranstaltungen mit dem Begleitgremium sollen zuerst die Planungsteams jeweils den Stand ihrer Arbeiten vorstellen. Danach prüft das Begleitgremium die Arbeitsergebnisse in kleineren Gruppen, insbesondere Stärken und Schwächen der Verkehrsführung MIV, des öffentlichen und des Langsamverkehrs, der Gestaltung und Nutzung der Achse Bubenbergplatz - Bahnhofplatz - Bollwerk, der städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten und der Auswirkungen auf die Quartiere. Am Schluss der Veranstaltungen präsentieren die Gruppen ihre Erkenntnisse dem Gesamtgremium. Dieses beschliesst und präzisiert Aufträge an die Teams für die weitere Bearbeitung. Das Begleitgremium entscheidet am Schluss der Planungsphase, ob eine Empfehlung an die politischen Gremien formuliert werden soll. Es ist denkbar, dass zwei Varianten gleichwertig neben einander stehen bleiben und dass die politischen Gremien - in Kenntnis der Vor- und Nachteile - einen Projektierungskredit für die Weiterbearbeitung von zwei Varianten zur Abstimmung bringen.

Die vorgesehenen ganztägigen Veranstaltungen sollen professionell moderiert werden. Die Mitglieder des Begleitgremiums werden mit einer Pauschale für ihren Aufwand entschädigt (ausgenommen Gemeinderat, Verwaltung und BERNMOBIL).

Drei Stossrichtungen

Im Rahmen der Testplanung sollen drei Stossrichtungen oder Lösungsansätze zum Verkehr bearbeitet werden:

- **„Optimierte Entlastung“ (Vorstufe zur Initiative „Für einen autofreien Bahnhofplatz“)**
Bei der „optimierten Entlastung“ geht es um die generelle Frage, wie stark der Verkehr auf der Achse Bubenbergplatz - Bahnhofplatz - Bollwerk reduziert werden kann, ohne dass dadurch deutliche Nachteile entstehen. Bei diesem Denkansatz sollen keine umfangreichen Sanierungsmassnahmen nötig werden. Zu beachten sind dabei die Verträglichkeit der Verkehrsumleitung hinsichtlich Wohn- und Lebensqualität der Stadtbevölkerung (u.a. Lärm- und Luftschadstoffbelastung), Qualität des öffentlichen Raums (u.a. Flächenbedarf Verkehr) und Verkehrskonflikte (u.a. Verkehrssicherheit, Beeinträchtigung öV und Lang-

samverkehr). Aus heutiger Sicht liegt das Potential der Vorstufe bei einer Reduktion der Verkehrsbelastung auf dem Bahnhofplatz auf rund 10 000 bis 12 000 Fahrzeuge pro Tag (d.h. bei einer zusätzlichen Reduktion gegenüber dem Ausgangspunkt der Planung gemäss Kap. 5 um 2 000 bis 3 000 Fahrzeuge).

- **„Sperre ohne Netzausbau“ (Hauptstossrichtung A der Initiative „Für einen autofreien Bahnhofplatz“)** Bei der Hauptstossrichtung A wird von einer Sperrung der Achse Bubenbergplatz - Bahnhofplatz - Bollwerk für den MIV ausgegangen. Damit werden im Vergleich zur massgebenden Ausgangsbelastung von 12 000 bis 15 000 Fahrzeugen (gemäss Kap. 5) 8 500 bis 13 500 Fahrzeuge pro Tag vom Bahnhofplatz verlagert. Das Verkehrsnetz wird in der Hauptstossrichtung A nicht ausgebaut, sondern anders belastet. Dazu sind Massnahmen zur Sicherung der Leistungsfähigkeit und Sicherheit des Verkehrssystems (z.B. Knotenausbauten, neue Lichtsignalanlagen) und zur Einhaltung der Umweltvorschriften (Lärmschutzmassnahmen) sowie flankierende Massnahmen (z.B. Vermeidung von Schleichverkehr auf Quartierstrassen) nötig.

- **„Sperre mit Netzausbau“ (Hauptstossrichtung B der Initiative „Für einen autofreien Bahnhofplatz“)**

Auch bei der Hauptstossrichtung B wird von einer Sperrung der Achse Bubenbergplatz - Bahnhofplatz - Bollwerk für den MIV und einer Verlagerung von zusätzlich 8 500 bis 13 500 Fahrzeuge pro Tag vom Bahnhofplatz ausgegangen. In der Hauptstossrichtung B wird geprüft, z.B. die Kleine Westtangente auszubauen und das Verkehrssystem mit anderen neuen Strassen, Brücken oder grösseren Lärmschutzbauten zu ergänzen. Damit kann eine bessere Verträglichkeit der Verkehrsumleitung (Wohn- und Lebensqualität der Stadtbevölkerung, Qualität des öffentlichen Raums, Verkehrskonflikte) erreicht werden.

Die Initiative schliesst eine Tunnellösung explizit aus. Sie bildet deshalb auch keine Stossrichtung. In der Planungsphase sollen aber die heute geltenden technischen Anforderungen an Tunnel auf den 1997 abgelehnten Schanzentunnel übertragen und daraus Kosten geschätzt werden, damit umfassende Kostenvergleiche möglich sind.

Bezeichnung / Merkmal	Referenz / Basis	Entwicklung aufgrund laufender Projekte (massgebende Belastung)	optimierte Entlastung	Spektrum Stossrichtungen	
				Hauptstossrichtungen gemäss Initiative	
Schema					
Bahnhofplatz	Ist-Zustand	Verkehrsreduktion	Verkehrsreduktion	autofrei	
Verkehrssystem im Umfeld Bahnhofplatz	heutiger Zustand	Netz optimiert auf Bedürfnisse Neufeldzubringer, Verkehrsberuhigungsmassnahmen Länggasse, Zufahrt Bogenschützenstrasse ab Bubenbergplatz (Zugang West)	Netz mit optimierter Kleinen Westtangente und zugehörige lokale Massnahmen im angrenzenden Netz	Netz mit optimierter Kleinen Westtangente, grossräumige Verkehrsverlagerung (lokale Netzoptimierungen und flankierende Massnahmen)	Netzausbau mit neuem Verbindungselement (z. B. Brücke)
Verkehrsaufkommen Bahnhofplatz [Mfz/Tag]	20'500	ca. 12'000 - 15'000	ca. 10'000 - 12'000	ca. 1'500 - 3'500 [Berechtigte]	
zusätzliche Auswirkungen auf Wohnquartiere	±	-	--	---	-

Abbildung: Überblick Stossrichtung

Die beiden Teams erhalten den Auftrag, von unterschiedlichen Ausgangspunkten an die Lösung der gestellten Aufgaben heran zu gehen:

- Das Team 1 wird beauftragt, Varianten zur „optimierten Entlastung“ zu erarbeiten und zu prüfen, wie und bis zu welcher Entlastung der Achse Bubenbergplatz - Bahnhofplatz - Bollwerk vom MIV diese Varianten schrittweise in Richtung der Hauptstossrichtung A erweitert werden könnten.
- Das Team 2 wird die Aufgabe haben, Varianten zur Hauptstossrichtung A auszuarbeiten und zu prüfen, wie diese durch eine Weiterentwicklung in Richtung der Hauptstossrichtung B verbessert werden könnten.

Die Hauptstossrichtung A stellt also für eines der Teams das Ziel und für das andere Team den Ausgangspunkt der Arbeit dar. Mit dieser „Überschneidung“ ist sichergestellt, dass die Frage der Sperrung - *die* kritische Frage schlechthin - aus unterschiedlichen Richtungen angegangen wird. Mit dem vorgeschlagenen Vorgehen kann mit zwei Teams eine breite Palette unterschiedlicher Varianten erarbeitet werden, deren Zahl im Verlauf der Planungsphase reduziert werden kann.

Zeitplan und Kosten der Planungsphase

Für die Planungsphase besteht ein Zeitbedarf von rund 2 Jahren, die Kosten werden auf Fr. 900 000.00 geschätzt. Die Kosten teilen sich wie folgt auf:

	<i>Dauer</i>	<i>Kosten</i>	
Aufbau Projektorganisation, Einsetzen Planungsteams	5 Monate	Franken	30 000.00
Arbeitsphase Vorstudien, Anforderungen	8 Monate	Franken	360 000.00
Arbeitsphase Vorprojekte	4 Monate	Franken	170 000.00
vergleichende Ergebnisprüfung (u.a. Kosten, Verkehr)	laufend	Franken	50 000.00
Verfahrensbegleitung, Moderation	laufend	Franken	220 000.00
Planung der Projektierungsphase	2 Monate	Franken	10 000.00
Berichterstattung, Vorlage an Gemeinderat und Stadtrat	3 Monate	Franken	10 000.00
Reserve	2 Monate	Franken	50 000.00
Total (inkl. MWSt.)	24 Monate	Franken	900 000.00

Beiträge Dritter werden keine erwartet.

Kapitalfolgekosten

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	10. Jahr
Restbuchwert	900 000.00	810 000.00	729 000.00	348 680.00
Abschreibung 10%	90 000.00	81 000.00	72 900.00	34 870.00
Zins 3.53%	31 770.00	28 595.00	25 735.00	12 310.00
Kapitalfolgekosten	121 770.00	109 595.00	98 635.00	47 180.00

Die Kompetenz für die Genehmigung des Planungskredits liegt beim Stadtrat. Aus der Sicht des Gemeinderats besteht ein zwingender Zusammenhang zwischen dem Entscheid zur Initiative und zum Planungskredit. Diesem Sachverhalt kann auf zwei Arten Rechnung getragen werden: Entweder beschliesst der Stadtrat den Kredit unter Vorbehalt der Annahme der Initiative, oder er delegiert den Kreditbeschluss an die Stimmberechtigten (gemäss Art. 46 der Gemeindeordnung). Der Gemeinderat empfiehlt dem Stadtrat, den Kredit unter Vorbehalt der Annahme der Initiative zu beschliessen.

Ausblick

Nach Abschluss der Planungsphase liegen Grundlagen für den Entscheid vor, wie die mit der Initiative verlangte Sperrung umgesetzt werden kann. Dem Stadtrat wird ein Kredit für die Projektierung der Massnahmen unterbreitet werden - allenfalls als Variantenantrag. Die weiteren Phasen sind:

- Projektierungsphase: (Dauer: 18 bis 36 Monate, je nach Variante/-n)
Weitere Konkretisierung der in der Planungsphase definierten Bestvariante/-n. Dazu gehören eine im Detail definierte Verkehrslösung, ein Bauprojekt, allenfalls eine Überbauungsordnung bzw. ein Strassenplan und eine Schätzung der Realisierungskosten (+/- 10%). Dem Stadtrat kann nach Abschluss der Projektierungsphase zuhanden der Stimmberechtigten ein Kredit für die Realisierung der Massnahmen unterbreitet werden - allenfalls als Variantenantrag. In der Annahme, dass der Kredit einen zweistelligen Millionenbeitrag erreichen wird, werden sich die Stimmberechtigten folglich nach der Abstimmung zur Initiative später in einer zweiten Abstimmung auch zum Umsetzungsprojekt äussern können.

- Realisierungsphase (Dauer: je nach Variante/-n)
Einholen der nötigen Bewilligungen, Erarbeitung des Ausführungsprojekts, Ausschreibung und Vergabe der Arbeiten, Realisierung der Massnahmen.
Sollten sich mit einem vom MIV entlasteten Bahnhofplatz die Passantenströme durch die Christoffelunterführung wesentlich verändern, wäre zu gegebener Zeit das Betriebskonzept der Liegenschaftsverwaltung zu überprüfen.

Zuständigkeit

Sollte der Stadtrat die Initiative ablehnen, müsste sie den Stimmberechtigten gemäss Artikel 15 Absatz 3 des Gemeindegesetzes (GG) unterbreitet werden. Sollte der Stadtrat die Initiative annehmen, wäre gemäss Artikel 15 Absatz 3 GG in Verbindung mit Artikel 36 der Gemeindeordnung eine Volksabstimmung nicht zwingend.

Der Gemeinderat empfiehlt dem Stadtrat aber, die Initiative „Für einen autofreien Bahnhofplatz“ in jedem Fall den Stimmberechtigten zu unterbreiten. Dies, weil das Stimmvolk am 5. Juni 2005 der Vorlage „Neuer Bahnhofplatz Bern: Sanierung und Umgestaltung des Bahnhofplatzes, des Bubenbergplatzes und der Christoffelunterführung; Baukredit (Variantenabstimmung)“ zugestimmt hat, wonach „künftig in beiden Zufahrtsrichtungen je eine Spur für den Motorfahrzeugverkehr vorgesehen (ist)“ (Abstimmungsbotschaft, S. 22). Diese Verkehrsführung wurde 2008 in Betrieb genommen. Sie funktioniert erwartungsgemäss, womit kein zwingender Handlungsbedarf besteht. Aus diesem Grund erfordert die von der Initiative verlangte Anpassung der Verkehrsführung nach Auffassung des Gemeinderats erneut eine Legitimation durch einen Volksbeschluss, bevor aufwändige Planungen ausgelöst werden.

Fazit zum Vorgehen bei der Annahme der Initiative: Der Gemeinderat führt einen offenen Planungsprozess durch, er beantragt dazu einen Kredit von Fr. 900 000.00

Der Gemeinderat beabsichtigt, bei einer Annahme der Initiative eine begleitete Testplanung mit zwei Planungsteams durchzuführen. In der zwei Jahre dauernden Planungsphase wird ein breit abgestütztes Begleitgremium eingesetzt, das die Arbeit der Teams begutachtet und steuert. Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass mit dieser transparenten und für Betroffene offenen Vorgehensweise Ergebnisse erzielt werden können, für die realistische Umsetzungschancen bestehen.

Nach Abschluss der Planungsphase soll entschieden werden, welches konkrete Projekt dem finanzkompetenten Organ vorgelegt werden soll. Ihm wird der Entscheid über die Umsetzung obliegen.

Antrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat betreffend Initiative „Für einen autofreien Bahnhofplatz“; Planungskredit.
2. Er beschliesst, die Initiative den Stimmberechtigten zu unterbreiten und empfiehlt den Stimmberechtigten mit ... Ja- gegen ... Nein-Stimmen bei ... Enthaltungen die Initiative anzunehmen.
3. Er genehmigt die Botschaft des Stadtrats an die Stimmberechtigten.
4. Er genehmigt einen Planungskredit von Fr. 900 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto I580xxxx (Kostenstelle 580200) unter dem Vorbehalt der Annahme der Initiative „Für einen autofreien Bahnhofplatz“ durch die Stimmberechtigten.
5. Der Kredit ist später in einen allfälligen Projektierungs- bzw. Baukredit aufzunehmen.
6. Er beschliesst, dass der Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat betreffend Initiative „Für einen autofreien Bahnhofplatz“ als Prüfungsbericht gilt für:
 - Postulat Fraktion GB/JA! (Natalie Imboden/Stéphanie Penher, GB): Autofreie Visitenkarte am Bahnhofplatz Bern: Szenarien prüfen!
 - Postulat Fraktion SP/JUSO (Gisela Vollmer / Andreas Flückiger, SP): Masterplan Bahnhof Bern: Sichere, kurze und direkte Umsteigebeziehungen.
 - Postulat Fraktion FDP (Dolores Dana, FDP): Jetzt die Weichen stellen für eine alternative Verkehrsführung

Bern, 6. Mai 2009

Der Gemeinderat

Beilagen:

Anhang mit drei Postulatstexten sowie einem Motionstext

Entwurf Abstimmungsbotschaft

Anhang

Postulat Fraktion GB/JA! (Natalie Imboden/Stéphanie Penher, GB) vom 16. August 2007: Autofreie Visitenkarte am Bahnhofplatz Bern: Szenarien prüfen!

Mit SRB 288 vom 22. Mai 2008 wurde das Postulat Fraktion GB/JA! erheblich erklärt.

Der Bahnhofplatz Bern ist eine zentrale Drehscheibe für die Verknüpfung von Fern- und Regionalverkehr mit den städtischen Verkehrsmitteln. Rund 150'000 Fussgängerinnen und Fussgänger überqueren den Bahnhofplatz, aber auch unzählige VelofahrerInnen und Autos. Die früher täglich rund 26'000 Motorfahrzeuge, die den Bahnhofplatz ebenfalls querten, sind seit dem Umbau des Bahnhofplatzes nicht mehr sichtbar. Dank den Verkehrszählungen, welche die Stadt macht, wird in Bälde darüber Zahlenmaterial und mehr Informationen vorhanden sein, ob und wo es allenfalls zu Umwegverkehr gekommen ist (z.B. allfällige Verdrängungseffekte in die Quartiere) oder ob die Verkehrsmenge abgenommen und gar ein Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr stattgefunden hat.

Bereits mit den „Kurzfristigen Übergangslösungen, KÜL“, die 1997 beschlossen wurden, konnte der tägliche Durchgangsverkehr von 33'000 auf 26'000 Fahrzeugen vermindert werden. Reduktionen des motorisierten Individualverkehrs durch das Stadtzentrum scheinen möglich. Ein autofreier Bahnhofplatz, der hauptsächlich den FussgängerInnen, VelofahrerInnen und den Nutzenden des öffentlichen Verkehrs zur Verfügung steht, ist eine Chance für die Stadt Bern. Viele Gründe sprechen dafür: touristische, denn für BesucherInnen von Bern wäre die erste Visitenkarte am Bahnhof noch attraktiver. Zudem Verbesserungen für die Bahn-, Tram- und BusbenutzerInnen, die ungehindert zu ihren Transportmitteln kommen und nicht zuletzt für die gesamte Berner Bevölkerung, die nach dem Bundesplatz einen weiteren zentralen Stadtplatz erhält, der zum Flanieren und Promenieren einlädt und als Stadtplatz vielfältig genutzt werden kann.

Der Umbau des Bahnhofplatzes bringt umfangreiche Aufwertungen und Verbesserungen, auf die sich die BernerInnen freuen können. Wir bitten den Gemeinderat im Hinblick auf die Zukunft und unter Berücksichtigung der Verkehrsmessungen folgende Anliegen zu prüfen:

1. Erarbeiten von Szenarien, wie der Bahnhofplatz ohne, bzw. mit weniger motorisierter Individualverkehr organisiert werden kann, ohne dass dafür unterirdische Kapazitäten (Schanzentunnel) geschaffen werden. Die Durchfahrt von Taxis, öffentlichem Verkehr, Rettungsfahrzeugen und Langsamverkehr ist weiterhin gewährleistet.
2. Bei den Szenarien sind sowohl die Reduktion der Verkehrsmenge des MIV wie auch der Verkehrsgeschwindigkeiten zu prüfen (z.B. Tempo 30, Begegnungszone mit Tempo 20).
3. Bei den Szenarien ist zu berücksichtigen, dass Wohnquartiere nicht durch Ausweichverkehr belastet werden.
4. Die Szenarien sollten möglichst kostengünstig sein.
5. Einbezug der betroffenen Kreise (u.a. Verkehrsverbände, Innenstadt-Organisationen, Quartierorganisationen angrenzende Wohnquartiere).
6. Für die „autofreie“ Nutzung des Bahnhofplatzes als neuer öffentlicher Raum sind ebenfalls Ideen zu entwickeln.

Bern, 16. August 2007

Postulat Fraktion GB/JA! (Natalie Imboden, Stéphanie Penher, GB), Cristina Anliker-Mansour, Hasim Sancar, Karin Gasser, Lea Bill, Anne Wegmüller, Franziska Schnyder, Christine Michel, Urs Frieden

Postulat Fraktion SP/JUSO (Gisela Vollmer/Andreas Flückiger, SP) vom 18. Oktober 2007: Masterplan Bahnhof Bern: Sichere, kurze und direkte Umsteigebeziehungen

Mit SRB 287 vom 22. Mai 2008 wurde die Motion Fraktion SP/JUSO (Gisela Vollmer / Andreas Flückiger, SP) in ein Postulat umgewandelt und erheblich erklärt.

Ausgangslage

Ziele des Masterplans Bahnhof Bern waren nebst einer generellen Aufwertung des Wirtschafts- und Verkehrsraums „Bahnhof Bern“ kurze, direkte und sichere Umsteigebeziehungen!

Zum ursprünglichen Konzept Masterplan „Bahnhof Bern“ (7 Bausteine) gehörte auch eine Passerelle von der Christoffelgasse über den Postautobahnhof bis zur Uniterrasse. Dieser Baustein wurde allerdings aus nicht nachvollziehbaren Gründen gestrichen.

Heute gehen die Planungsverantwortlichen von ca. 150'000 Passagieren und ca. 300'000 Umsteigebeziehungen im Bereich Bahnhof Bern aus.

- Die Eröffnung des Lötschbergbasistunnels wird schon ab Fahrplanwechsel 07 eine Zunahme der Passagierzahlen im Bahnhof Bern auslösen.
- Mit der Neunutzung des Schanzenpostareals, mit neuen, massiv ausgeweiteten kommerziellen Nutzungen ist zu erwarten, dass die Fussgängerströme im Bereich Schanzenstrasse und Bubenbergplatz weiter zu nehmen.
- Der vom Kanton Bern intensiv geplante neue Tiefbahnhof wird nochmals zusätzliche Passagierzahlen und Umsteigebeziehungen bringen.

In seiner Antwort auf die Interpellation „Fussgängerinteressen im Raum Masterplan Bern“ (Vollmer/Flückiger) vom 3. Mai 2007 erklärt der Gemeinderat, dass er eine ebenerdige Fusswegverbindung über den Bubenbergplatz zwischen Bogenschützengässli und Schwanengasse umsetzen wird. Eine Verbreiterung des Fussgängerraums auf der Nordseite des Platzes liesse sich jedoch aus fahrbahn- und werkleitungstechnischen Gründen nicht realisieren.

Weiterhin erklärte der Gemeinderat, dass eine gesamtheitliche Neubetrachtung für den Perimeter Bahnhofplatz aus seiner Sicht nicht notwendig sei. Dies, obwohl er nur vier Monate später in den Medien mitteilte, dass der MIV über den Bahnhof Bern seit der Sperrung des Bahnhofsplatzes problemlos aufgefangen werden konnte.

Ein individualverkehrsfreier Bahnhofplatz würde nicht nur wichtige Planungsvorhaben wie die Verbesserung der Umsteigebeziehungen vom SBB-Bahnhof zu den Tram- und Bushaltestellen massiv erleichtern; er würde es auch ermöglichen machen, die angesichts der wachsenden Umsteigepassagierzahlen in Zukunft notwendige SBB-Gleiserschliessung über das Bogenschützengässli einfacher voranzutreiben. Zudem sind die SBB tatsächlich an einem neuen Bahnhofzugang in diesem Bereich interessiert.

Die notwendigen Verbesserungen müssen jedoch auch unabhängig davon, ob der Bahnhofplatz MIV frei wird, erfolgen.

Antrag an den Gemeinderat

Der Gemeinderat wird beauftragt,

1. die Umsteigebeziehungen zwischen SBB-Bahnhof und den Linien von Bernmobil durch eine Zusammenfassung der Haltestellen im Bereich Bubenbergplatz West zu erleichtern,
2. im Hinblick auf einen neuen Bahnhofzugang im Bereich des Bogenschützen- und des Merkgässleins mit den notwendigen Partnern (SBB, Post etc.) möglichst schnell eine neue Lösung aufzuzeigen,
3. dem Stadtrat die für die Realisierung des neuen Bahnhofzugangs erforderliche Planung mit einem, dem Verkehrsaufkommen entsprechenden, städtebaulichem Gestaltungskonzept vorzulegen.

Soweit die Motionsforderungen in der Kompetenz des Gemeinderats liegen, haben sie den Charakter einer Richtlinie.

Bern, 18. Oktober 2007

Postulat Fraktion SP/JUSO (Gisela Vollmer/Andreas Flückiger, SP), Ursula Marti, Guglielmo Grossi, Markus Lüthi, Stefan Jordi, Miriam Schwarz, Corinne Mathieu, Giovanna Battagliero, Michael Aebersold, Annette Lehmann, Hasim Sönmez, Liselotte Lüscher, Patrizia Mordini, Rolf Schuler, Margrith Beyeler-Graf, Ruedi Keller, Christof Berger, Andreas Zysset

Postulat Fraktion FDP (Dolores Dana, FDP) vom 6. März 2008: Jetzt die Weichen stellen für eine alternative Verkehrsführung!

Mit SRB 308 vom 29. Mai 2008 wurde die Dringliche Motion Fraktion FDP (Dolores Dana, FDP) in ein Postulat umgewandelt und erheblich erklärt.

Den Tageszeitungen vom 3. März 2008 durfte man entnehmen, dass die Schweizerische Post die Schanzenpost nicht umbaut, sondern es entsteht für Fr. 200 bis 300 Millionen ein Neubau. Das ursprüngliche Projekt soll wegen Unwirtschaftlichkeit fallen gelassen werden. Die Schweizerische Post hat bereits ein generelles Baugesuch eingereicht.

Die Diskussionen in der Bevölkerung und auch in der Politik sind weit fortgeschritten, indem von verschiedenen Seiten ein verkehrsfreier Bahnhofplatz gefordert wird. Diese Forderungen machen jedoch einzig Sinn, wenn der bisherige Verkehr – vor der Sperrung des Bahnhofplatzes – anders aufgefangen bzw. umgeleitet werden kann und nicht die umliegenden Quartiere wie beispielsweise die Länggasse, das Neufeld und das Rossfeld unter vermehrtem Schleichverkehr leiden. Zudem muss die Vorfahrtsituation Bahnhof für den öffentlichen Verkehr, Taxis, Behinderte etc. verbessert werden. Die heutige Situation ist unhaltbar und einer Bundesstadt nicht wert.

Während der Sperrung des Bahnhofplatzes sind ca. 17'000 Fahrzeuge täglich über die Verbindungsachse Henkerbrännli und Schanzenpost (kleine Westtangente) umgeleitet worden. Es stellt sich heraus, dass die kleine Westtangente mehr Verkehr aufnehmen kann als ursprünglich errechnet. Diese neuen Erkenntnisse gilt es zu nutzen, umso mehr als nun die Schweizerische Post die Schanzenpost nicht umbaut, sondern einen Neubau vorzieht. Ungeachtet dessen vermag die kleine Westtangente im heutigen Zeitpunkt nicht den ursprünglichen Verkehr von 25'000 Fahrzeugen pro Tag aufzufangen. Der Ausbau der Westtangente kann jedoch eine von diversen Möglichkeiten sein, damit ein verkehrsfreier Bahnhofplatz eine

breite Zustimmung findet. Weiter wäre auch in Betracht zu ziehen, inwiefern eine neue Autobrücke beim Stadtbach, Bau des Schanzentunnels oder die Wiedereröffnung der Durchfahrt Bubenbergplatz-Monbijou möglich wäre.

Eigentümerin der Bahnhofdurchfahrt (Achse Henkerbrünli und Schanzenpost) ist die Grosse Schanze AG. Die Stadt Bern ist mit 36%, die Schweizerische Post mit 19% und die SBB mit 34% beteiligt. Die Eigentumsverhältnisse sind folglich zu Gunsten der beiden Betroffenen nämlich die Stadt Bern und die Schweizerische Post, welche zusammen 55% der Aktien besitzen. Auch diesen Vorteil gilt es hier zu nutzen und es wäre der Moment gekommen, dass die Stadt Bern mit der Schweizerischen Post Kontakt aufnimmt und die Weichen betreffend Verkehr stellt.

Aufgrund dieser Ausgangslage ersuchen wir den Gemeinderat

1. Mit der Schweizerischen Post Gespräche aufzunehmen, inwiefern ein Ausbau der kleinen Westtangente und der Ausbau alternativer Verkehrsszenarien mit dem Neubau Schanzenpost koordiniert werden kann
2. Eine alternative Verkehrsführung – unter Einbezug der Auswirkungen des Neufeldtunnels auf die umliegenden Quartiere – zu planen, welche einen flüssigen Verkehr ermöglicht, so dass rund 25'000 Fahrzeuge pro Tag aufgefangen werden können
3. Aufzuzeigen, was eine alternative Verkehrsführung für Investitions- bzw. Kostenfolgen hat.

Begründung der Dringlichkeit:

Die Schweizerische Post hat bereits ein generelles Baugesuch eingereicht. Mit anderen Worten ist das Projekt weit fortgeschritten, so dass man nicht länger zuwarten kann. Der Ausbau der kleinen Westtangente hat Auswirkungen auf das Bauprojekt Schanzenpost und ist daher so früh wie möglich einzubringen.

Bern, 6. März 2008

Postulat Fraktion FDP (Dolores Dana, FDP), Christoph Zimmerli, Ueli Haudenschild, Dannie Jost, Bernhard Eicher, Karin Feuz-Ramseyer, Thomas Balmer, Hans Peter Aeberhard, Philippe Müller

Motion Ueli Stückelberger (GFL), Reto Nause (CVP): Alternative Verkehrsführung zur Realisierung des autofreien Bahnhofplatzes – Lösung durch Konsens

Mit SRB 427 vom 14. August 2008 wurde die Motion Ueli Stückelberger (GFL), Reto Nause (CVP): Alternative Verkehrsführung zur Realisierung des autofreien Bahnhofplatzes – Lösung durch Konsens erheblich erklärt.

Wir fordern den Gemeinderat auf, dem Stadtrat eine Vorlage „Zukunft Bahnhofplatz“ mit drei Elementen zu unterbreiten:

1. Alternative Verkehrsführung für die aktuell vorgesehene Durchgangskapazität bei der Schliessung des Bahnhofplatzes für den Individualverkehr. Im Vordergrund für die alternative Verkehrsführung steht die Achse Henkerbrünli-Westtangente-Eisenbahnbrücke Bühlstrasse (Kreditvorlage für notwendige Ausbauten für die alternative Verkehrsfüh-

rung). Die Verkehrsführung wirkt auf eine gezielte Reduktion von Umwegfahrten ins Länggassquartier bei autofreiem Bahnhofplatz hin und soll emissionsneutral sein

2. Lösung des Problems der Anlieferung und der Erreichbarkeit der Geschäfte in der Innenstadt bei autofreiem Bahnhofplatz
3. Autofreier Bahnhofplatz (Vorlage betreffend der planungsrechtlichen Sicherstellung, dass über den Bahnhofplatz nach Realisierung der Alternativlösung kein motorisierter Individualverkehr fahren darf).

Alle Elemente sind gleichzeitig zu planen; alternative Verkehrsführung und Anlieferung müssen aber vor einer Sperrung des Bahnhofplatzes realisiert werden.

Begründung:

In drei Monaten wird der neue Bahnhofplatz eingeweiht. Damit wird ein weiterer städtischer Platz gestalterisch klar aufgewertet. Trotz dieser wesentlichen Verbesserung befriedigt die beschlossene und sich nun in Realisierung befindende Verkehrslösung niemanden restlos. Die baubedingte Sperre des Bahnhofplatzes hat gezeigt, dass ein autofreier Bahnhofplatz grundsätzlich möglich wäre. Bevor ein solches Projekt allerdings an die Hand genommen werden kann, muss sichergestellt werden, dass die angrenzenden Quartiere nicht von einem übermässigen Mehrverkehr betroffen sein werden – beziehungsweise, dass eine neue Verkehrsführung unter dem Strich nicht zu einer erheblichen Ausdehnung von Umwegfahrten und damit zunehmenden Emissionen führt. Namentlich in der Länggasse ist es während der Total-sperrung des Bahnhofplatzes zu Mehrverkehr, Staus und Ausweichverkehr in den Quartierstrassen gekommen. Wie weit die Eröffnung des Neufeldtunnels Entlastung bringen wird, kann derzeit noch nicht abschliessend eingeschätzt werden. Wir sind davon überzeugt, dass diese Effekte bekannt sein müssen und hinsichtlich der Verkehrsführung rund um den Bahnhof eine konkrete Alternative da sein muss, um das Ziel eines autofreien Bahnhofplatzes realisieren zu können. Dabei ist es notwendig, dass kein politisches Hick-Hack wegen Maximalforderungen entsteht, was zu einer unfruchtbaren Patt-Situation führen könnte.

Die Unterzeichnenden erachten einen andern Weg als konstruktiver: Sie vermuten, dass eine breit getragene und deshalb mehrheitsfähige Lösung aus den drei oben genannten Elementen bestehen könnte.

Alle Elemente sind gleichzeitig zu realisieren, was innert nützlicher Frist geschehen könnte. Da es betreffend des Ausbaus der Westtangente verschiedene Möglichkeiten gibt, erachten es die Unterzeichnenden als sinnvoll, dass diesbezüglich verschiedene Varianten ausgearbeitet werden.

Mit einer wie hier postulierten kombinierten Lösung sollte eine Win-win-Situation erreicht werden können.

Der Vorstoss wird nicht als dringlich eingegeben. Trotzdem wird der Gemeinderat gebeten, sich rasch zum Vorstoss zu positionieren, damit der Stadtrat über die Motion möglichst noch vor der Einweihung des neuen Bahnhofplatzes befinden kann.

Bern, 21. Februar 2008

Motion Ueli Stückelberger (GFL)/Reto Nause (CVP), Rania Bahnan Buechi, Barbara Streit-Stettler, Anna Magdalena Linder, Peter Künzler, Martin Trachsel, Edith Leibundgut, Henri-Charles Beuchat, Verena Furrer-Lehmann, Daniela Lutz-Beck