

## **Motion Fraktion SP (Benno Frauchiger/Gisela Vollmer): Entflechtung der Verkehrsströme im oberen Hirschengraben; Abschreibung**

Am 28. April 2016 hat der Stadtrat folgende Motion erheblich erklärt:

Der obere Teil des Hirschengrabens ist für den Velo- und Fussverkehr sehr konfliktbeladen. Mit der heutigen Verkehrsführung kreuzen sich dort auf engem Raum die Nord-Süd-Veloachse Länggasse-Monbijou, der Fussverkehr über den Bubenbergplatz zum Hirschengraben und fünf Tramlinien vom Bahnhof Richtung Süden und Westen der Stadt Bern.

Die Verbindung der Schanzenstrasse zur Monbijoustrasse über den Hirschengraben ist für den Veloverkehr die Hauptverkehrsachse zwischen Länggassquartier und dem Süden der Stadt Bern sowie dem Marzili. Gleichzeitig ist der Hirschengraben für Velofahrende allerdings auch ein Hindernisparcours, der seinesgleichen sucht. Durch die heutige Führung der Velos auf der Ostseite des Hirschengrabens und die Tramführung auf der Westseite müssen Velofahrende von der Schanzenstrasse kommend zuerst den Fussgängerstrom über den Bubenbergplatz sowie das Tram queren, im Süden des Hirschengrabens die Tramschienen der Linie 9 wiederum zurück queren um in die Monbijoustrasse zu gelangen. Hinzu kommt, dass der Warteraum für Velos zwischen Tramlinie und Bubenbergplatz viel zu knapp bemessen ist, je nach Fahrtrichtung gerademal eine (nordwärts) oder höchstens zwei (südwärts) Velolängen. Für Velos mit Anhänger ist dies unzumutbar oder gar gefährlich. Zudem muss der Warteraum häufig mit dem Fussverkehr geteilt werden. Für zu Fuss Gehende ist die Situation ebenfalls ärgerlich, müssen sie nach Überqueren des Bubenbergplatzes immer noch damit rechnen, von Velo oder Tram angefahren zu werden. Der Warteraum in umgekehrter Richtung ist extrem knapp und wird zudem oft von Velos befahren.

Diese konfliktbeladene Situation kann mit einer Entflechtung gelöst werden, indem die Tramlinien ostseitig des Hirschengrabenparks geführt werden, und westseitig auf dem heutigen Tramtrasse ein Radweg als sichere und alltagstaugliche Verbindung zwischen Schanzenstrasse und Monbijoustrasse erstellt wird. Dazwischen erreicht der Fussverkehr nach Überqueren des Bubenbergplatzes ohne Konflikt mit Tram oder Velo den Hirschengrabenpark. In umgekehrter Richtung entsteht ein grosszügiger und sicherer Warteraum für den Fussverkehr Richtung Bahnhof.

Durch die Verschiebung der Tramlinie von der West- auf die Ostseite erhält zudem der Hirschengrabenpark seine Einheit zurück und gewinnt als Flanierzone an Attraktivität, da er nicht mehr durch den Tram-Ast in die Wallgasse geteilt wird. Mit dem zukünftigen Bahnhofszugang Bubenberg wird der Fussgängerstrom über den Bubenbergplatz um ein Vielfaches zunehmen. Spätestens dann ist die heutige Situation für Velo- und Fussverkehr nicht mehr tragbar.

Im Hinblick auf die notwendige Umgestaltung des Bubenbergplatzes für den zukünftigen Bahnhofszugang Bubenberg fordern wir daher den Gemeinderat auf, dem Stadtrat eine Vorlage mit der oben beschriebenen Entflechtung von Tram-, Velo- und Fussverkehr im Hirschengraben zu unterbreiten.

Bern, 16. Januar 2014

*Erstunterzeichnende: Benno Frauchiger, Gisela Vollmer*

*Mitunterzeichnende: Martin Krebs, Michael Sutter, Nicola von Greyerz, Patrizia Mordini, Lena Sorg, David Stampfli, Lukas Meier, Stefan Jordi, Halua Pinto de Magalhães, Rithy Chheng, Lea Kusano,*

Thomas Göttin, Katharina Altas, Yasemin Cevik, Fuat Köçer, Bettina Stüssi, Hasim Sönmez, Marieke Kruit, Nadja Kehrl-Feldmann, Annette Lehmann

## **Bericht des Gemeinderats**

Das Anliegen der Motion hat einen engen Zusammenhang mit der laufenden Projektierung der Verkehrsmassnahmen der Stadt im Zusammenhang mit dem Projekt Zukunft Bahnhof Bern (ZBB). Deshalb wurde es sehr rasch und detailliert geprüft: Die Arbeiten an den Vorprojekten der Verkehrsmassnahmen müssen hinsichtlich der Lage der Gleise im Hirschengraben zwingend auf gesicherte Annahmen abgestützt werden können. Bezüglich Bearbeitungstiefe waren eine Variantenanalyse auf Stufe Machbarkeitsstudie sowie Vorprojekte zu den Hauptvarianten erforderlich.

Die Prüfung ergab, dass die in der Motion geforderte Verschiebung der Gleise in den Osten des Hirschengrabens nicht im erwarteten Masse zur Verbesserung der Situation für den Veloverkehr beiträgt und dass bei der Berücksichtigung der Anforderungen aller Verkehrsteilnehmenden die Beibehaltung der heutigen westlichen Gleislage eine bessere Gesamtsituation ergibt. Dieser Auffassung haben sich der Motionär und eine in die Erarbeitung der Machbarkeitsstudie und der Vorprojekte einbezogene Delegation des Stadtrats angeschlossen. Die Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün des Stadtrats wurde an ihrer Sitzung vom 1. Juni 2017 über diese Ergebnisse informiert.

Der Gemeinderat beantragt, die Motion abzuschreiben. Zur Begründung sind nachfolgend das Vorgehen und die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie und Vorprojekte zusammengefasst:

### **1. Methode, Ablauf**

Im Hirschengraben könnten die Tramgleise in beiden Fahrrichtungen im Westen der Parkanlage («Stossrichtung West») oder in beiden Fahrrichtungen im Osten der Parkanlage («Stossrichtung Ost») zu liegen kommen. Oder sie könnten nach Fahrrichtung getrennt werden: stadteinwärts im Osten und stadtauswärts im Westen («Stossrichtung Split»).

Für die Erarbeitung der Machbarkeitsstudie und der Projektierung wurde wie folgt vorgegangen:

- Es wurden insgesamt 14 gleisgeometrisch machbare Varianten für die drei Stossrichtungen erarbeitet («Stossrichtung West»: 3 Varianten, «Stossrichtung Split»: 5 Varianten, «Stossrichtung Ost»: 6 Varianten). Deren Stärken und Schwächen hinsichtlich Verkehr und Städtebau wurden beschrieben.
- Aufgrund einer ersten Variantenbewertung wurde festgelegt, welche Hauptvarianten vertieft ausgearbeitet und bewertet werden sollen. Ein entsprechender Vorschlag wurde mit den Fachstellen der Stadt Bern sowie BERNMOBIL und mit einer vom Motionär bestimmten Delegation des Stadtrats erörtert. Es wurde entschieden, eine optimierte West- und eine Split-Variante sowie zwei Ost-Varianten weiterzubearbeiten.
- Für diese vier Hauptvarianten wurde je ein Vorprojekt ausgearbeitet und bezüglich der Kriterien Fussverkehr, Veloverkehr, Betrieb öffentlicher Verkehr, Betrieb motorisierter Individualverkehr (inkl. Anlieferung) und Stadtqualität bewertet. Der Bewertungsvorschlag wurde wiederum mit den städtischen Fachstellen (inkl. BERNMOBIL und ewb) und mit der Delegation des Stadtrats erörtert. Die Bewertungen wurden mit unterschiedlicher Gewichtung der Kriterien durchgeführt (sog. Sensitivitätsprüfung). Die beiden besser bewerteten Hauptvarianten wurden mit Verkehrssimulationen gleichwertig dargestellt.

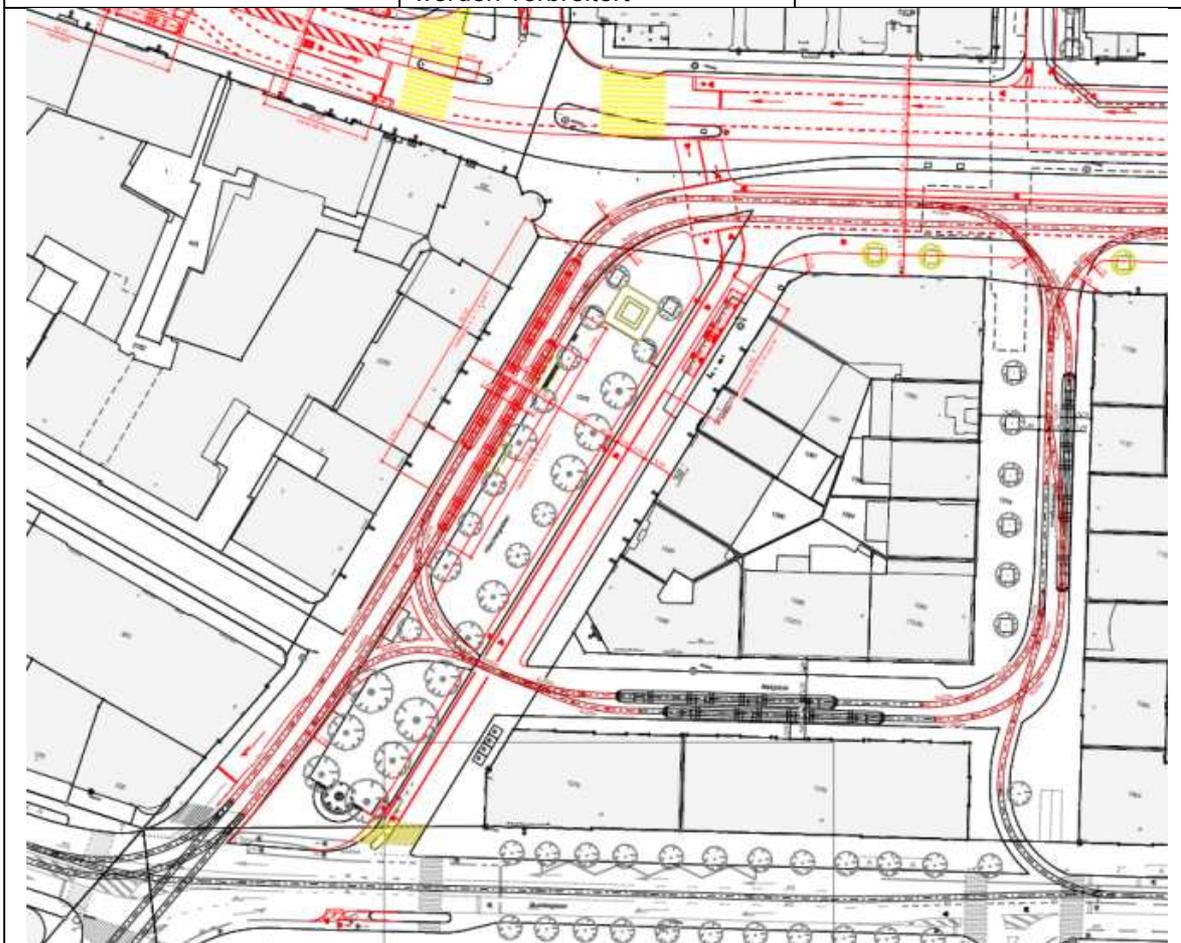
- Mit der Delegation des Stadtrats wurden die zwei besser bewerteten Hauptvarianten nochmals erörtert und die Hauptvariante mit einer westlichen Gleislage als Bestvariante festgelegt.

## 2. Definition der Hauptvarianten (Stufe Machbarkeitsstudie)

Nachfolgend sind die wichtigsten Merkmale der vier Hauptvarianten erläutert. Für die Busse ist in allen Varianten jeweils nur die Linienführung in Richtung Bahnhof beschrieben, da in keiner Variante Busse stadtauswärts über den Hirschengraben verkehren.

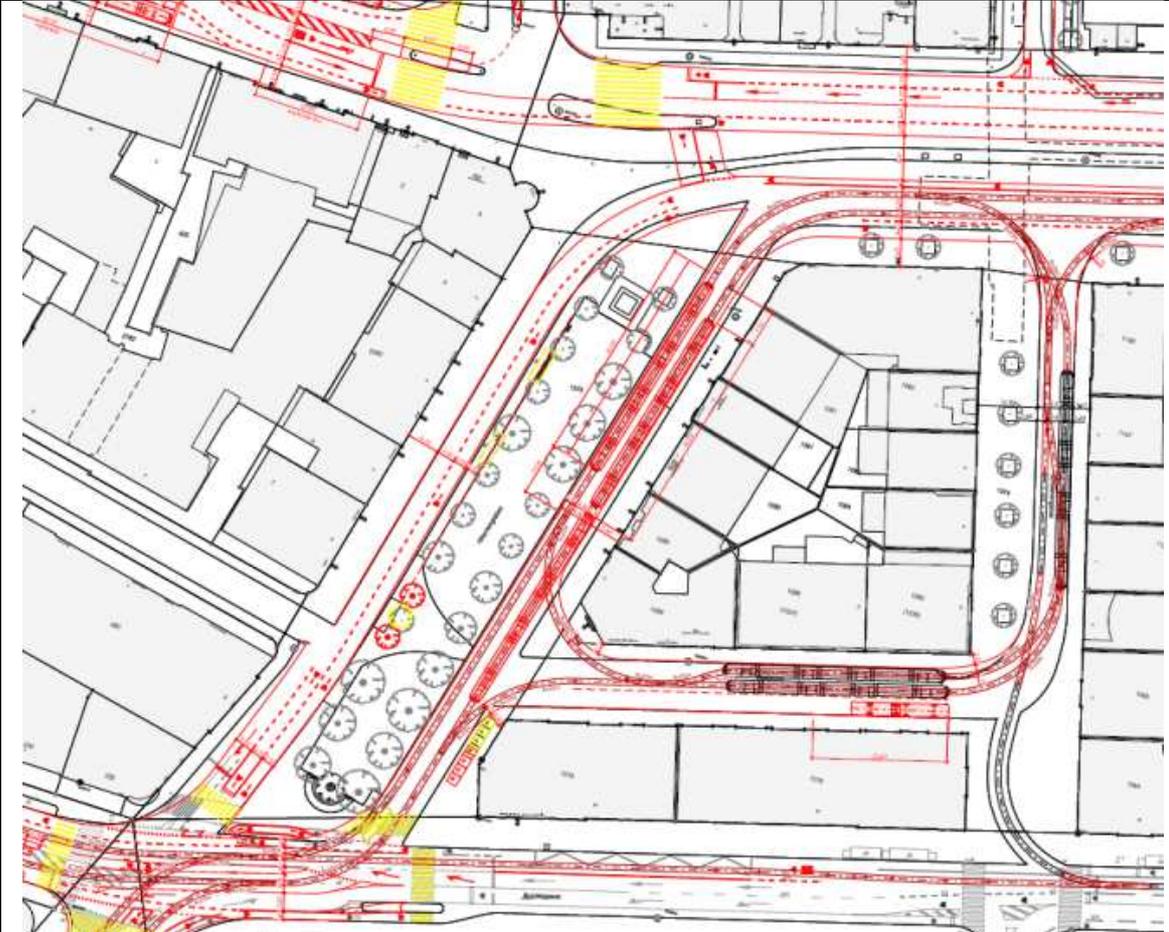
### Hauptvariante 1 – «Stossrichtung West»

Anzahl Tramlinien (TL) und Buslinien (BL) / Linienführung	Haltestellen Tram (TH) und Busse (BH)	Veloführung (VF) und Verkehrsregime (VR)
5 TL beide Richtungen im Westen	TH Lage wie heute	VF beide Richtungen im Osten
4 BL im Osten	BH Lage wie heute	VR Richtung Bahnhof im Osten mit übrigem Verkehr
	Wartebereiche West und Ost werden verbreitert	



## Hauptvariante 2 – «Stossrichtung Ost»

Anzahl Tramlinien (TL) und Buslinien (BL) / Linienführung	Haltestellen Tram (TH) und Busse (BH)	Veloführung (VF) und Verkehrsregime (VR)
5 TL beide Richtungen im Osten	TH Ost Randperron Richtung Bahnhof	VF beide Richtungen West
4 BL in der Wall-/Schwanengasse	TH Ost Randperron stadtauswärts	VR ohne Busse, stadtauswärts mit Anlieferung
	BH Wallgasse Randperron	

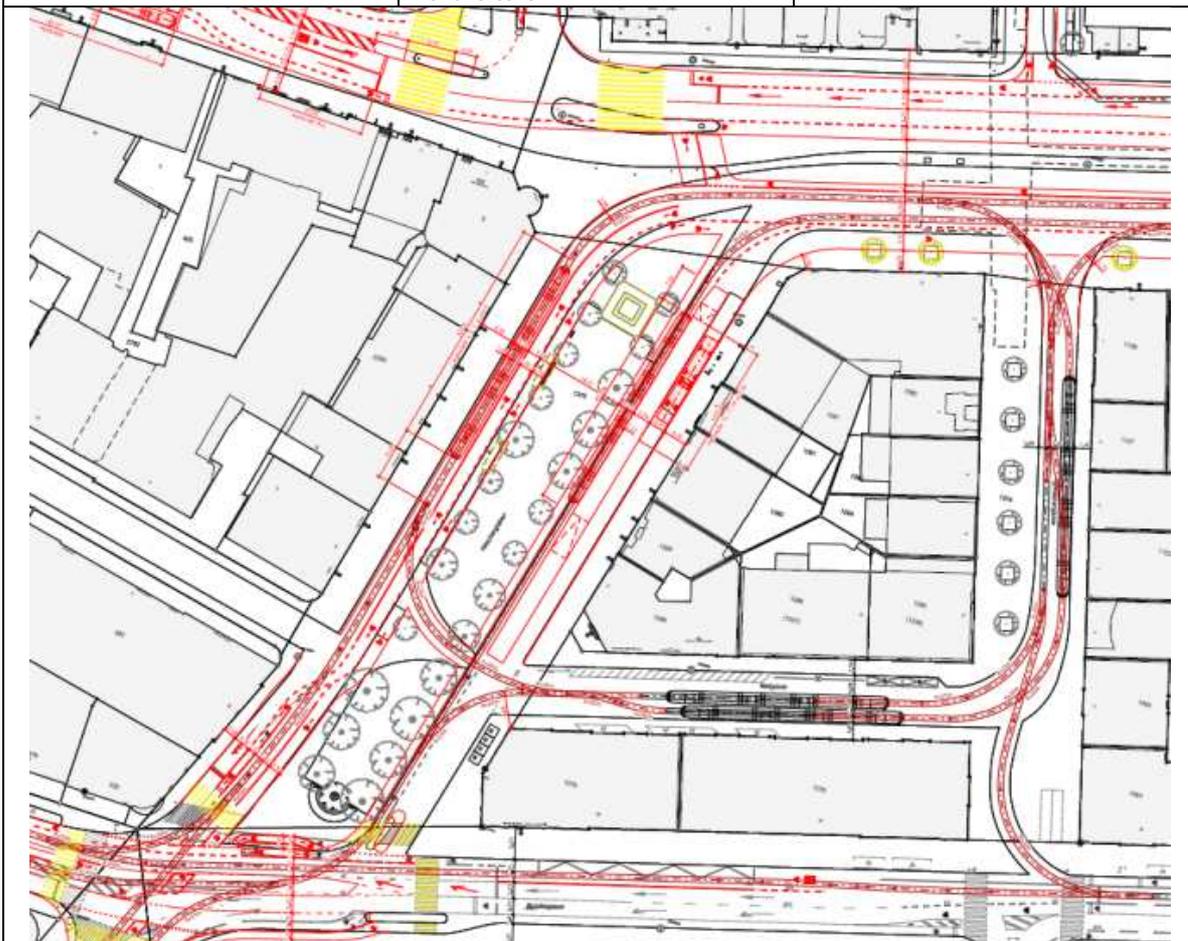
  


## Hauptvariante 3 – «Stossrichtung Ost»

Anzahl Tramlinien (TL) und Buslinien (BL) / Linienführung	Haltestellen Tram (TH) und Busse (BH)	Veloführung (VF) und Verkehrsregime (VR)
5 TL beide Richtungen im Osten 4 BL im Westen	TH Ost Randperron Richtung Bahnhof TH Ost Randperron stadtauswärts BH West Randperron	VF beide Richtungen West VR stadtauswärts mit Anlieferung

## Hauptvariante 4 – «Stossrichtung Split»

Anzahl Tramlinien (TL) und Buslinien (BL) / Linienführung	Haltestellen Tram (TH) und Busse (BH)	Veloführung (VF) und Verkehrsregime (VR)
5 TL Richtung Bahnhof Ost 5 TL stadtauswärts West 4 BL Ost	TH West Randperron stadtauswärts TH Ost Mittelperron Richtung Bahnhof BH Ost Randperron  Wartebereich im Westen wird verbreitert	VF beide Richtungen West VR stadtauswärts mit Anlieferung





Aufgrund der Sensitivitätsanalyse zeigte sich, dass

- die Hauptvariante 1 bei vier von sechs alternativen Gewichtungen auf Rang 1 bleibt und nie schlechter als auf Rang 2 platziert ist;
- die Hauptvariante 3 bei vier von sechs alternativen Gewichtungen auf Rang 2 bleibt und nur bei einer sehr einseitigen Gewichtung zugunsten des Fussverkehrs oder der Stadtqualität auf Rang 1 rückt;
- die Hauptvariante 2 viermal auf Rang 3 und zweimal auf Rang 4 platziert ist und selbst bei einer sehr einseitigen Gewichtung zugunsten des Veloverkehrs zusammen mit der Hauptvariante 4 auf Rang 3 bleibt;
- die Hauptvariante 4 fünfmal auf Rang 3 und einmal auf Rang 4 platziert ist;
- die beiden Hauptvarianten 2 und 4, die in einem bzw. zwei Kriterien die Mindestanforderungen nicht erfüllen, auch bei sehr einseitigen Gewichtungen nicht auf die Ränge 1 oder 2 vorstossen.

Zu den vier Hauptvarianten liegen keine detaillierten Kostenschätzungen vor. Es ist aber davon auszugehen, dass die Hauptvariante 1 trotz der Optimierung der Gleislage und einer Verbreiterung der Perrons tiefere Kosten auslöst als die Hauptvarianten 2, 3 und 4, weil bei den Hauptvarianten 2, 3 und 4 der Perimeter der Gleisbau- und Werkleitungsmassnahmen wesentlich grösser ist. Die Berücksichtigung des Kriteriums Kosten hätte folglich keinen entscheidenden Einfluss auf die Rangierung der Hauptvarianten.

#### *Fazit*

Aus Sicht des Gemeinderats entspricht die Hauptvariante 1 insgesamt der Bestvariante für die Gleislage im Hirschengraben. Der Motionär und die Delegation des Stadtrats haben sich dieser Beurteilung angeschlossen. Die Hauptvariante 3 könnte zwar hinsichtlich der Entflechtung der Fussgänger- und Veloströme im Hirschengraben Nord noch optimiert werden. Es besteht aber Konsens, dass dadurch die wesentlichen Nachteile im Vergleich zur Hauptvariante 1 nicht kompensiert werden können.

Aus diesem Grund beantragt der Gemeinderat, die Verschiebung der Tramgleise auf die Ostseite des Hirschengrabens nicht weiterzuverfolgen und die Motion – insofern unerfüllt – abzuschreiben. Bei der Projektierung der Verkehrsmassnahmen des ersten Ausbauschnitts Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) wird entsprechend von einer westlichen Gleislage ausgegangen.

#### *Folgen für das Personal und für die Finanzen*

Keine.

#### **Antrag**

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die erheblich erklärte Motion abzuschreiben.

Bern, 25. April 2018

Der Gemeinderat