2017.SR.000042 (17/027)

Kleine Anfrage Lukas Gutzwiller (GFL): Welche städtebauliche Vision verfolgt der Gemeinderat für den Hirschengraben?

Der Hirschengraben ist bereits heute der zweitwichtigste Umsteigepunkt für den öffentlichen Stadtverkehr in Bern. Mit dem Projekt Zukunft Bahnhof Bern wird der Fussverkehr zum und vom Hauptbahnhof nochmals um 80 Prozent zunehmen. Insgesamt werden im Bereich des Bahnhofs bis 2030 täglich über 500'000 Fussgängerinnen und Fussgänger unterwegs sein[1]. Deshalb spricht man auch vom Bipol Bahnhofplatz-Hirschengraben als Umsteigeknoten vom lokalen öV zum Schienenfernverkehr.

1. Welche städtebauliche Vision verfolgt der Gemeinderat beim Hirschengraben?
2. Welche Auswirkungen auf den Erhalt der Parkanlage haben das starke Wachstum des Fussverkehrs und die zunehmende Bedeutung des Hirschengrabens als Umsteigeknoten?
3. Wie stellt sich der Gemeinderat dazu, den Hirschengraben in erster Linie zu Gunsten des Langsamverkehrs zu optimieren und dafür auf eine Parkanlage zu verzichten?

Bern, 16. Februar 2017

Erstunterzeichnende: Lukas Gutzwiller

Antwort des Gemeinderats

Unter dem Titel „Zukunft Bahnhof Bern/ZBB“ planen Stadt und Kanton Bern mit den schweizerischen Bundesbahnen SBB, dem Regionalverkehr Bern Solothurn RBS und weiteren Partnern den schrittweisen Ausbau des Hauptbahnhofs Bern. Die SBB plant einen deutlichen Ausbau der Personenanlagen (Unterführungen, Treppen, Lifte etc.) mit einem neuen Bahnhofzugang beim Bubenbergzentrum. Nach Modellrechnungen werden künftig etwa gleich viele Leute den neuen Zugang Bubenberg benutzen wie den heutigen beim Bahnhofplatz. Dies führt im Umfeld des neuen Zugangs zu deutlich stärkeren Passantenströmen. Damit diese ungehindert und sicher zu- und weggeführt werden können, muss das Verkehrssystem im Bahnhofumfeld angepasst werden. Der Stadtrat hat für die Projektierung entsprechender Verkehrsmassnahmen sowie die Planung des Gesamtvorhabens ZBB verschiedene Kredite gesprochen, letztmals am 28. April 2016 (SRB 2016-252).

An derselben Sitzung hat der Stadtrat zudem die Motion Fraktion SP (Benno Frauchiger/Gisela Vollmer): Entflechtung der Verkehrsströme im oberen Hirschengraben erheblich erklärt (SRB 2016-254). Sie verlangt die Verschiebung der Tramgeleise vom Hirschengraben West in den Hirschengraben Ost, damit dem Veloverkehr zwischen dem Länggass- und dem Monbijouquartier eine attraktive Verbindung angeboten werden kann.

Zwischen dem Verkehrssystem im Bahnhofumfeld und der Gleisanlage im Hirschengraben bestehen enge Abhängigkeiten. Deshalb hat der Gemeinderat bereits kurz nach der Überweisung der Motion umfassende Abklärungen in Auftrag gegeben, damit möglichst rasch klare Randbedingungen für die Projektierung der Verkehrsmassnahmen definiert werden können. Anfang Februar 2017 wurde eine Stadtratsdelegation - darunter Lukas Gutzwiller und Benno Frauchiger als Erstunter-

[1] siehe STEK 2016

zeichner der hier interessierenden Vorstösse - zu einem Workshop eingeladen, an dem eine Übersicht über mögliche Varianten von Gleis- und Haltestellenlagen (Tram- und Bus) im Raum Hirschengraben präsentiert wurde. Gemeinsam mit der Stadtratsdelegation wurde festgelegt, welche dieser Varianten vertieft ausgearbeitet und bewertet werden sollen. Die Studie wird im Frühjahr 2017 abgeschlossen.

Die gestellten Fragen beantwortet der Gemeinderat vor diesem Hintergrund wie folgt:

Zu Frage 1:
Gemäss Stadtentwicklungskonzept (STEK) 2016 hat das Bahnhofumfeld als Drehscheibe des öffentlichen und des Fuss- und Veloverkehrs sowie als Stadtraum eine besondere Bedeutung für die Stadt. Das stadträumliche Potenzial des Hirschengrabens ist gross, aus fachlicher Sicht ist es nicht erforderlich, für diesen Raum eine neue städtebauliche Vision zu definieren. Projekte in diesem Raum sollen dazu beitragen, die vorhandenen Qualitäten zu stärken und weiterzuentwickeln. An dieser Anforderung werden die Verkehrsmassnahmen im Bahnhofumfeld ebenso gemessen wie allfällige Massnahmen zur Entflechtung der Verkehrsströme im Hirschengraben.

Zu Frage 2:
Der Gemeinderat geht davon aus, dass die Parkanlage grundsätzlich erhalten bleibt, trotz des starken Wachstums des Fussverkehrs und trotz der zunehmenden Bedeutung des Hirschengrabens als Umsteigeort. Der Erhalt der Anlage wird auch mit der Motion der SP Fraktion nicht infrage gestellt. Sie soll gemäss den Motionären sogar dazu beitragen, die Attraktivität der Parkanlage als Flanierzone zu steigern.

Zu Frage 3:
Wie bereits erwähnt, sollen im Bahnhofumfeld die Qualitäten der Verkehrs-Drehscheibe für den öffentlichen und den Fuss- und Veloverkehr und die Qualitäten des Stadtraums gestärkt werden.

Bern, 8. März 2017

Der Gemeinderat