

Postulat Oliver Berger (FDP): zweckmässige Alternativrouten zu Bahnhofdurchfahrt entwickeln

Beim Projekt Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) wird der Hauptbahnhof massiv um- und ausgebaut. Der RBS-Bahnhof wird weiter nach Westen verlegt, beim Bubenbergrplatz entsteht ein neuer Zugang zu den SBB-Gleisen. Dies erfordert auch eine Veränderung der weiteren Verkehrsströme von Langsamverkehr, ÖV und MIV. Bei letzterem hat die rotgrüne Ratsmehrheit eine drastische Reduktion durchgesetzt und sogar die Option eines gänzlich MIV-befreiten Bahnhofsplatzes beschlossen, obwohl sich das Berner Stimmvolk im Jahre 2009 dagegen ausgesprochen hatte.

Derzeit fehlt eine entsprechende Planung und Alternative, wie beim neuen Verkehrsregime der Bahnhof zweckmässig um- oder durchfahren werden kann.

Der Gemeinderat wird daher höflichst gebeten in die Planung des ZBB eine Alternativroute für die Bahnhofdurchfahrt des MIV zu ergänzen, um eine zweckmässige und praxistaugliche Lösung im Sinne des Gesamtverkehrskonzepts vorzulegen. Namentlich wird gefordert

- Die Neuauflage des Schanzentunnels (Unterfahrung Bahnhof von Belpstrasse bis Schützenmatte) zu prüfen
- Die kleine Westtangente (Unterfahrung Bahnhof von City West bis Schützenmatte) zu prüfen

Bei Planung und Prüfung der Varianten sind Nachbargemeinden sowie die Wirtschafts- und Verkehrsbünde in die Planung miteinzubeziehen.

Bern, 17. Dezember 2020

Erstunterzeichnende: Oliver Berger

Mitunterzeichnende: Ursula Stöckli, Bernhard Eicher, Thomas Hofstetter, Dolores Dana, Tom Berger

Antwort des Gemeinderats

Der private motorisierte Individualverkehr (MIV) wird mit den Bau- und Verkehrsmassnahmen ZBB der Stadt Bern auf der Achse Laupenstrasse-Bubenbergrplatz-Bahnhofplatz-Bollwerk um rund 60 % reduziert. Damit werden im Bahnhofumfeld die zwingend notwendigen Voraussetzungen geschaffen, damit die zusätzlichen Fussgängerströme beim Bubenbergrknoten ohne Beeinträchtigungen des öffentlichen und des Veloverkehrs rasch und sicher zirkulieren können. Das künftige Verkehrsregime im engeren Bahnhofumfeld führt dazu, dass der Transit-MIV für gewisse Fahrbeziehungen alternative Routen wählen muss.

Im Zusammenhang mit der städtischen Verkehrsentwicklung, den bereits getroffenen verkehrsplannerischen Massnahmen sowie den von den Stimmberechtigten am 9. März 2021 gut geheissenen Bau- und Verkehrsmassnahmen ZBB wird davon ausgegangen, dass der MIV im Bahnhofumfeld in den kommenden Jahren weiter abnehmen wird. Der Trend der MIV-Abnahme im städtischen Perimeter hält nun schon seit 1992 an. Zudem tragen die im Rahmen von ZBB geplanten Bau- und Verkehrsmassnahmen dazu bei, dass Teile des motorisierten Individualverkehrs auf Alternativrouten geleitet und gleichzeitig das Ausweichen auf Routen durch Wohnquartiere verhindert wird.

Folgende drei Alternativrouten werden zur Entlastung des Bahnhofumfelds beitragen:

- *Innere Route:* Schützenmatte – Kleine Westtangente – Stättbachstrasse – Bühllücke – Inselplatz;
- *Mittlere Route:* Forsthaus – Bremgartenstrasse – Neufeldzubringer – Tiefenaustasse;

- *Äussere Autobahn- Route: Anschluss Forsthaus – Felsenauviadukt – Anschluss Wankdorf.*

Die Wirkung der Bau- und Verkehrsmassnahmen auf den Gesamtverkehr wurde mit einer Verkehrssimulation überprüft. Die Abklärungen haben ergeben, dass eine insgesamt ausreichende Verkehrsqualität erreicht wird. Trotzdem kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich die 2019/2020 getroffenen Annahmen zur Verkehrsentwicklung und zum künftigen Verhalten der Verkehrsteilnehmenden nicht vollumfänglich bestätigen werden. Deshalb wird die Verkehrsentwicklung im Rahmen eines Monitorings bereits heute genau verfolgt. Sollte sich das Verkehrsaufkommen nicht wie gewünscht entwickeln, sind bereits Massnahmen vorbereitet, mit denen das Verkehrsaufkommen bewirtschaftet und eine Verlagerung auf unerwünschte Routen verhindert werden können.

Die Bau- und Verkehrsmassnahmen ZBB sehen folglich bereits zweckmässige und praxistaugliche Alternativrouten für den MIV vor. Der Gemeinderat ist überzeugt, dass es weder nötig noch sinnvoll ist, die Planung einer Tunnellösung zwischen der Schützenmatte und dem Raum Belpstrasse/City West auszulösen. Diese Einschätzung gilt sowohl für den Zustand nach der Umsetzung der Bau- und Verkehrsmassnahmen ZBB als gegebenenfalls auch für einen autofreien Bahnhofplatz.

Sollten spätere Generationen die Lage anders beurteilen, so könnte der 1997 von der Stimmbevölkerung der Stadt Bern abgelehnte Schanzentunnel im Übrigen immer noch realisiert werden: Denn schon vor der Projektierung des neuen RBS-Bahnhofs und dessen neuer Zufahrt wurde festgelegt, dass eine allfällige spätere Option Schanzentunnel nicht verbaut werden darf.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, das Postulat abzulehnen.

Bern, 19. Mai 2021

Der Gemeinderat