2024.SR.0073

Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz/Thomas Glauser): Die Unterbindung der wichtigen Zu- und Wegfahrten zum Neufeldtunnel (Anschluss Autobahn) durch die Stadt- und Verkehrsplanung: Was sind die Auswirkungen für andere Stadtteile (Innenstadt? Kirchenfeld)? Was sagt das ASTRA dazu? Wird der Neufeldtunnel mittelfristig umgenutzt? Champignons Zucht oder bestehen andere Alternativen?

Der Gemeinderat wird höflich um Beantwortung der folgenden Fragen gebeten:

1. Gemäss Planung der Stadt sollen folgende Zu- und Wegfahren zum Neufeldtunnel unterbunden oder massiv eingeschränkt werden:
   - Bahnhofplatz/Bubenbergplatz : nur noch für Wirtschaftsverkehr
   - Speichergasse: massiver Kapazitätsabbau, evtl. 2. Tramachse
   - Lorrainebrücke: massiver Kapazitätsabbau
   - Hodlerstrasse gemäss den «Versprechungen» des Stadtpräsidenten an Mäzen Wyss soll die Hodlerstrasse während der Öffnungszeiten des Kunstmuseum für den motorisierten Privatverkehr gesperrte bleiben:

Was für Auswirkungen hat diese Planung auf die Benutzer des Metroparkings und die Verkehrssituation in der Stadt? Werden hier nicht bedeutende Verschlechterungen eintreten? Wenn ja, welche (Mehrbelastung Innenstadt und Kirchenfeld aus; Verkehr wird auf Ein- und Ausfahrten Wankdorf und Ostring ausweichen, was im Kirchenfeld und Altstadt zu massiven Mehrbelastungen führen wird)? Wenn nein, warum nicht?

2. Waren die vorgesehenen städtischen Verkehrsbeschränkungen mit dem ASTRA abgesprochen? Wenn nein, warum nicht?
3. Welche Rolle als Autobahnzubringer hat der Neufeldtunnel noch, wenn sämtliche Zu- und Wegfahrten massiv eingeschränkt oder gekappt werden sollen? Städtische Champignons Zucht? Andere Alternativen?

Begründung

Gemäss Planung der Stadt sollen folgende Zu- und Wegfahren zum Neufeldtunnel unterbunden oder massiv eingeschränkt werden:

- Bahnhofplatz/Bubenbergplatz: nur noch für Wirtschaftsverkehr
- Speichergasse: massiver Kapazitätsabbau, evtl. 2. Tramachse
- Lorrainebrücke: massiver Kapazitätsabbau
- Hodlerstrasse gemäss den «Versprechungen» des Stadtpräsidenten an Mäzen Wyss soll die Hodlerstrasse während der Öffnungszeiten des Kunstmuseum für den motorisierten Privatverkehr gesperrte bleiben:

Auch interessiert, wie sich das ASTRA zu diesen Verkehrsmassnahmen stellt. Wurde es angefragt?

Bern, 14. März 2024
Erstunterzeichnende: Alexander Feuz, Thomas Glauser
Mitunterzeichnende: Daniel Michel

Antwort des Gemeinderats

Zu Frage 1:
Der Gemeinderat hat sich mit den Klimazielen u.a. der Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in der Stadt Bern verpflichtet. Die Verlagerung auf stadtverträgliche, flächeneffiziente und ressourcenschonende Mobilitätsarten ist dafür zentral. Diesem Zweck dient u.a. ein effizientes Verkehrsmanagement zur Dosierung des innerstädtischen MIV. In diesem Zusammenhang sind verschiedene – von der Kleinen Anfrage angesprochene – Projekte in Planung, welche daneben auch andere Zwecke verfolgen (Aufenthaltsqualität, Städtebau, Verkehrssicherheit, Förderung des öffentlichen sowie des Fuss- und Veloverkehrs etc.):

Im Rahmen der Überprüfung des regionalen Basisnetzes setzt sich der Gemeinderat mittel- und langfristig für einen autoarmen Bahnhofplatz ein. Die Massnahmen von «Zukunft Bahnhof Bern» (ZBBs) zielen kurzfristig darauf ab, dass die zunehmenden Personenströme mit der Eröffnung des neuen Bahnhofzugangs am Bubenbergplatz bewältigt werden können. Für die Untere Altstadt hat der Gemeinderat ein neues Parkierungskonzept zur Entlastung der Gassen von parkierten Autos beschlossen. Im Zusammenhang mit dem Projekt «Erneuerung Kunstmuseum Bern» prüft die Stadt Verkehrslösungen zur Aufwertung des dortigen Aussenraums unter Berücksichtigung der Ein- und Ausfahrt des Metro-Parkings.

Die aufgeführten Projekte weisen unterschiedliche Planungsstände auf – eine allgemeine Aussage zu den (stadtweiten) Auswirkungen ist daher nicht möglich. Die Erreichbarkeit des Metro-Parkings, des Neufeldtunnels oder der Zufahrten für den Gewerbeverkehr werden bei den entsprechenden Planungen aber stets berücksichtigt und bleiben gewährleistet.

Zu Frage 2:
Die Aktualisierung des regionalen Basisstrassennetzes wird unter Federführung der Regionalkonferenz Bern-Mittelland erarbeitet. Bei bewilligungspflichtigen Massnahmen von Verkehrsprojekten auf städtischen Strassen tritt der Kanton Bern als Bewilligungsbehörde auf; das Einverständnis des ASTRA ist (mit Ausnahme von Durchgangsstrassen) gemäss Eidgenössischer Durchgangsstrassenverordnung nicht erforderlich. Fallweise wird das ASTRA direkt in die Projektorganisation eingebunden, so beispielsweise im Rahmen der Projekte «Verkehrliche Gesamtsicht auf der Achse Helvetiaplatz – Ostring» oder «Verkehrsmanagement-Massnahmen zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs auf der Zentralen Verkehrsachse (ZVA)».

Zu Frage 3:
Die Funktion des Neufeldtunnels als Autobahnzubringer bleibt unverändert.

Bern, 3. April 2024

Der Gemeinderat