

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

Der obere Teil des Hirschengraben 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, Marijke Kruit, Nadja Kehrl-Feldmann, Annette Lehmann*

## Antwort des Gemeinderats

Der Gemeinderat teilt die Auffassung der Motionärinnen und Motionäre, dass die Verkehrssituation beim Bubenbergplatz und beim Hirschengraben wegen den hohen Verkehrsbelastungen und den komplexen Verkehrsbeziehungen für alle Verkehrsteilnehmenden unübersichtlich geworden ist. Zur Verbesserung der Situation wurde im Herbst 2001 der Hirschengraben West für den Motorfahrzeugverkehr aus der Laupen- und der Schanzenstrasse gesperrt. Seither hat jedoch die Zahl der Fahrgäste von BERNMOBIL, die hier ein-, aus- oder umsteigen, stark zugenommen, ebenso die Personenströme in Richtung Welle/Bahnhof. Im Zuge der Neugestaltung des Bahnhofplatzes wurde zudem die Tramwendeschleife um die Heiliggeistkirche in den Raum Hirschengraben-Wallgasse-Schwanengasse verlegt.

Die Inbetriebnahme des Tram Bern West im Jahr 2010 hat dazu geführt, dass beim Hirschengraben West die Tramfrequenzen zu- und beim Hirschengraben Ost die Busfrequenzen abgenommen haben. Dank der Entlastung des Hirschengrabens Ost konnte dort (im Gegenverkehr) eine neue Veloverbindung in Richtung Bundesgasse, Effingerstrasse und Monbijou eingerichtet werden, die seither - trotz der im Motionstext erwähnten Mängel - rege benutzt wird.

Bereits steht fest, dass die Verkehrssituation im Raum Hirschengraben wieder verändert werden muss. Ursache ist diesmal die Planung Zukunft Bahnhof Bern (ZBB). Im Rahmen des ersten Ausbauschriffs ZBB entsteht bis 2025 beim Bubenbergzentrum ein neuer Bahnhofzugang, der nach den vorliegenden Prognosen schon bei seiner Inbetriebnahme von drei- bis viermal so vielen Leuten benutzt werden wird wie heute die Welle. Die starken Passantenströme vom und zum neuen Bahnhofzugang müssen rasch und sicher zu- und weggeführt werden. Dazu ist eine wesentliche Vereinfachung der Verkehrsverhältnisse am Knoten Bubenbergplatz-Schanzenstrasse-Laupenstrasse erforderlich. Die dadurch entstehenden Spielräume werden genutzt, um die Verkehrsflächen und die Grünzeiten bei den Lichtsignalanlagen zugunsten der Fussgängerströme zu optimieren. Der Gemeinderat hat den Stadtrat im Zusammenhang mit dem Projektierungskredit für den neuen Bahnhofzugang Bubenberg informiert, in welche Richtung diese Vereinfachungen gehen werden: Dem motorisierten Individualverkehr (MIV) aus der Laupenstrasse soll künftig nur noch die Geradeausfahrt Richtung Bubenbergplatz gestattet werden, und in der Gegenrichtung wird der MIV ebenfalls nur geradeaus zugelassen. Zudem muss das Verkehrsaufkommen beim MIV reduziert werden. Für einen späteren Ausbauschriff (ab 2035) müsste zur besseren Querung des Bubenbergplatzes eine ergänzende Unterführung vom Bubenbergzentrum zum Hirschengraben realisiert werden. Der Veloverkehr ist von den erwähnten Einschränkungen zwar nicht betroffen, die starke Zunahme der Personenströme wird aber in den Hauptverkehrszeiten die Attraktivität der Veloverbindung über den Hirschengraben beeinträchtigen. Zur Entlastung der Verkehrssituation könnte die ergänzende Personenunterführung zudem bereits auf den Zeitraum 2025 (statt 2035) realisiert werden. Die Ergebnisse einer detaillierten Machbarkeitsstudie liegen vor, das Vorprojekt zu den Verkehrsmassnahmen im Umfeld des Zugangs Bubenberg soll nun in den Varianten mit und ohne Unterführung erarbeitet werden.

Die mit der Motion geforderte Verschiebung der Tramlinien vom Hirschengraben West in den Hirschengraben Ost wäre für den Veloverkehr auf der Hauptbeziehung von und zur Schanzenbrücke (inkl. Zugang zur neuen Velostation Schanzenpost) eine deutliche Verbesserung. Beim Fussverkehr könnte vor allem die Querung über den Bubenbergplatz verbessert werden.

Die mit der Motion geforderte Verlegung des gesamten Tramverkehrs in den Hirschengraben Ost führt zu einer Bündelung von fünf Tram- und drei Buslinien auf einer einzigen Achse. Für diese Tram- und Busfrequenzen ist eine Haltestellenanlage mit bloss einer Haltekante pro Fahrtrichtung betrieblich sowie bezüglich Warteflächen und Passantenströme absolut ungenügend. Erforderlich

wäre mindestens eine mit der Haltestelle unter dem Baldachin vergleichbare Anlage (zwei Perrons pro Fahrtrichtung), die praktisch den gesamten Raum des oberen und mittleren Hirschengrabens einnehmen würde. Hinzu kommt, dass der Anschluss der Gleise im Hirschengraben Ost an die bestehende Tramwendeschleife Wallgasse-Schwanengasse geometrisch in Fahrtrichtung stadtauswärts nicht machbar ist. Folglich würde für Tramkurse aus Fahrtrichtung Ost beim Bahnhof keine Wendemöglichkeit mehr bestehen.

Im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) zu einer zweiten Tramachse in der Berner Innenstadt (2012) wurden für den Abschnitt West zwischen Bahnhof und Kocherpark aus den drei Modulen Bahnhofhaltestelle, Bereich Bubenbergplatz und Bereich Hirschengraben/Kocherpark insgesamt acht sogenannte Grundvarianten entwickelt und bewertet. Drei davon enthalten eine der Motionsforderung entsprechende Gleisanlage im Hirschengraben Ost, d. h. zwei Gleise für den Betrieb in beiden Fahrtrichtungen. Diese drei Grundvarianten wurden als gleisgeometrisch „voraussichtlich machbar“ bezeichnet; bewertet wurden sie hinsichtlich Verkehrskonflikten als sehr schlecht (nur Note 1), punkto Stadtqualität als mittelmässig (Noten 2, 4 und 5) und punkto Haltestellensituation als sehr gut (nur Noten 5 und 6). In der Gesamtbewertung lagen sie im vorderen Mittelfeld. Bei dieser Bewertung wurde aber stets davon ausgegangen, dass der Tramverkehr auf die beiden Achsen Hirschengraben Ost und Hirschengraben West aufgeteilt wird (weitere Informationen dazu siehe <http://www.tramregionbern.ch/de/Bern/Zweite-Tramachse>).

Unter Berücksichtigung dieser Argumente kommt der Gemeinderat zum Schluss, dass die beantragte Verschiebung der Tramlinien vom Hirschengraben West in den Hirschengraben Ost trotz der Vorteile für den Fuss- und Veloverkehr in mehrfacher Hinsicht so gravierende Defizite aufweist, dass sie als nicht machbar einzustufen ist. Das gilt im Übrigen auch für die Kombination dieser Verschiebung mit einer zweiten Tramachse gemäss der ZMB (Achse Bubenbergplatz-Laupenstrasse). Auch in diesem Fall wäre eine Haltestellenanlage mit bloss einer Haltekante pro Fahrtrichtung ungenügend.

Die Nachteile der mit der Motion geforderten neuen Tramführung im Hirschengraben können aus Sicht des Gemeinderats nicht in Kauf genommen werden. Sie sind auch ausreichend untersucht worden und offensichtlich nicht korrigierbar. Der Gemeinderat beantragt deshalb Ablehnung der Motion. Er erachtet auch eine vertiefte Prüfung der Forderung im Sinn eines Postulats als nicht lohnenswert.

### **Antrag**

1. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen; er ist jedoch bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen.
2. Die Antwort gilt in diesem Fall gleichzeitig als Prüfungsbericht.

Bern, 11. Juni 2014

Der Gemeinderat