

FDP.Die Liberalen Stadt Bern, Neuengasse 20, 3011 Bern

Bern, 4. April 2019

Stadt Bern  
Direktion für Tiefbau Verkehr und Stadtgrün  
Generalsekretariat  
Bundesgasse 38  
3011 Bern

## **Mitwirkungsbericht zum Zukunft Bahnhof Bern (ZBB): Verkehrsmassnahmen etc.**

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Stadt lädt zur Mitwirkung ein. An dieser Stelle danken wir Ihnen für diese Möglichkeit.

Mit heutiger Eingabe ist die Frist vom 5. April 2019 für das Einreichen einer Mitwirkung eingehalten. Die Eingabe erfolgt vorab per E-Mail.

Wenn nachfolgend kritische Bemerkungen angebracht und Ergänzungen vorgeschlagen werden, soll dies in keiner Weise die geleistete Arbeit schmälern, sondern als konstruktive Kritik verstanden werden.

### **1. Generell**

Es ist zu begrüssen, dass eine Mitwirkung stattfindet. Vorab ein paar allgemeine Bemerkungen, bevor auf die einzelnen Punkte gemäss Fragebogen eingegangen wird.

Es ist für uns nicht verständlich, dass Immobilien Stadt Bern (ISB) nicht an den Workshops teilgenommen hat; wie ausgeführt wird, aus terminlichen Gründen. Bei einem solch zentralen Projekt ist eine solche Entschuldigung nicht zu hören.

Die gesamten vorgesehenen Verkehrsmassnahmen sind nicht ausgeglichen und bevorzugen zu sehr den Langsamverkehr. Die Massnahmen der Stadt richten sich insbesondere gegen den motorisierten Individualverkehr und berücksichtigen das Recht auf freie Verkehrswahl zu wenig. Zudem untergraben diese Massnahmen die Volksabstimmung "verkehrsfreier Bahnhofplatz" aus dem Jahre 2009. Damals entschied das Volk, dass es keinen verkehrsfreien Bahnhofplatz will. Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass der Bubenbergrplatz sowie der Bahnhofplatz zusammen evaluiert werden müssen und entsprechende Massnahmen auf dem einen Platz Auswirkungen auf den anderen Platz haben.

Zudem ist in keinem Absatz definiert bzw. erklärt, was unter Wirtschaftsverkehr zu verstehen ist.

Die FDP bezweifelt, dass mit der Konzentration des Verkehrs über die Stadtbachstrasse kein Verkehrschaos entstehen wird resp. die Staugefahr im „Insel“gebiet ist voraussehbar. Bereits heute gibt es in Stosszeiten längere Wartezeiten. Die Gesamtschau zum Verkehr (öV, MIV, Langsamverkehr) im Stadtgebiet lässt diese enge Sicht auf die Situation rund um den Bahnhof vermissen.

Der Zugang zum und die Wegfahrt vom Parking Bahnhof ist zu wenig durchdacht. Resultieren wird eine Zunahme des Suchverkehrs, ein Ausweichen in und durch die Quartiere und allgemein ein Mehrverkehr in und rund um Bern. Ökologisch macht das keinen Sinn.

Wie weit ist die Annahme, wonach mit einem Mehraufkommen von 40% an Fussverkehr zu rechnen ist, verifiziert? Die anderen Ausgänge im Bahnhof verschwinden ja bekanntlich nicht.

Die ganze Vorlage kommt als Bevormundung der Bevölkerung daher; die freie Wahl des Verkehrsmittels wird eingeschränkt resp. mit Schikanen verbunden.

## **2. Spezifisch**

### **1) Personenpassage und Neugestaltung Hirschengraben**

Die Passage erachten wir als notwendig. Mit dieser Passage sollte auch der Strom der Fussgänger so kanalisiert werden können, dass die grosse Mehrheit erst vor dem Adrian von Bubenberg-Denkmal aus dem Bahnhofareal tritt resp. bereits dort „einsteigt“. Dies wird auch eine Entlastung des oberirdischen Verkehrs bringen, da viel weniger Personen den Zebrastreifen benützen werden und somit Grünphasen für öv und MIV angepasst werden können und der Verkehr flüssiger und schneller läuft. In diesem Zusammenhang sind auch die (Teil)Sperrungen von Strassen neu zu prüfen.

Dass das Denkmal und auch der Widmann-Brunnen versetzt werden, ist akzeptierbar und zwar im Rahmen einer Gesamtabwägung.

Wichtig ist, dass es mit der Neugestaltung des Hirschengrabens keinen oberirdischen Veloabstellplatz mehr geben wird. Der Platz soll wieder als Park wahrgenommen werden mit Sitz- und Verweilgelegenheiten.

### **2) Option: Personenpassage Hirschengraben mit angeschlossener Velostation**

Dieses Projekt unterstützen wir. Der Hirschengraben muss als Park wieder ersichtlich sein und nicht als Veloraum.

Die Argumente der Denkmalpflege können wir nicht nachvollziehen. Das Projekt nimmt Rücksicht auf die alten Mauern resp. diese werden durch das Sichtbarmachen zu einem aktiven Teil des Unesco-Weltkulturerbes und zeigen auch den Passanten auf, dass Bern viel Geschichte und eine interessante Vergangenheit hat. Die Mauer kann hinter Glas gelegt und somit konserviert werden. Gleich wurde übrigens auch früher im Bahnhof verfahren.

Zu Frage 2b:

Ja, wir würden es begrüßen, wenn die Velos auf dem Dach (Weiterziehung der Welle) über den Geleisen abgestellt werden könnten, solange dies nicht den geplanten Verkehr über die Stadtbachstrasse einengt. Ein Eingang südlich der Welle wäre ideal.

### 3) Verkehrsmassnahmen im Bahnhofumfeld

Die Simulation, welche der Kommission PVS vor einiger Zeit vorgeführt wurde, hat aufgezeigt, dass dem Verkehrsfluss am besten gedient wäre, wenn der Veloverkehr rund um das Gebäude des heutigen Hirschengrabenbades geführt werden könnte. Warum dies in der heutigen Planung nicht mehr berücksichtigt ist, ist nicht klar. Eine Umleitung ist zumutbar.

Durch die unterirdische Passage und die Velostation wird der Veloverkehr zurückgehen; diese Auswirkung ist in der heutigen Planung nirgends berücksichtigt.

Die Massnahmen für den Fussverkehr mit breiteren Zebrastreifen und besseren Aufenthaltsräumen sind zu begrüessen.

Wie im ersten Abschnitt erwähnt, erachten wir die Massnahmen für den Veloverkehr als zu einseitig auf die Velos ausgerichtet. Ohne Velos resp. bei einer Umfahrung der Velos über den Hirschengrabenplatz wären die vorgesehenen Massnahmen gegen den Autoverkehr nicht nötig.

Die neu angedachte öV Verkehrsführung im Bereich Reitschule erachtet die FDP nicht als zielführend und als "nice to have", aber nicht als nötig. Zudem muss noch die Fahrbahn abgesenkt werden, was völlig übertrieben ist. So schlecht ist die jetzige Verkehrsführung nicht und aufgrund der Ausschreitungen rund um die Reitschule fragt man sich schon, ob die von der Stadt vorgeschlagene Verkehrsführung Sinn macht. Die FDP bezweifelt dies, zumal die Haltestelle beim Klee-Platz bestehen bleibt. Auch erachten wir den Velogegenverkehr im Bollwerk als Risiko. An der Schauplatzgasse gibt es täglich Anschauungsbeispiele wie risikoreich eine solche Verkehrsführung ist.

#### 3b)

Wie bereits in den generellen Ausführungen ausgeführt, wird eine Halbierung des MIV resp. ein fast autofreier Bahnhofplatz zu Stausituationen in anderen Gebieten, insbesondere im Bereich der Insel führen (ist bereits heute ein grosses Problem) und auch vermehrt zu Schleich- und Mehrverkehr in anliegenden Quartieren.

Die Massnahmen sind nicht geeignet, eine flüssige Verkehrsführung zu gewährleisten.

Die Stadtbachstrasse ist zu eng, um den umgeleiteten Verkehr aufzunehmen. Ebenso die Transitstrasse durch das Bahnhofparking wird ohne zusätzliche Massnahmen nicht möglich sein.

#### 3c) Flankierende Massnahmen Länggassquartier

Mit den geplanten flankierenden Massnahmen werden mit grosser Wahrscheinlichkeit die anderen Quartiere (Mattenhof, Monbijou) mehr belastet.

#### 3d) Autofreie Gestaltung des Bahnhofplatzes

Es ist erstaunlich, wie hier eine Volksabstimmung aus dem Jahre 2009 desavouiert wird. Dieses Vorgehen ist in demokratischer Hinsicht bedenklich.

**4) Massnahmen im Umfeld Henkersbrünli**

Siehe Ausführungen zu 3b)

**5) Gesamtprojekt „Verkehrsmassnahmen ZBB Stadt Bern“**

Siehe Bemerkungen zu "Generell"

Freundliche Grüsse  
FDP Stadt Bern



Dolores Dana  
Stadträtin



Barbara Freiburghaus  
Stadträtin / Kommission PVS