

Interfraktionelle Motion GB/JA!, GFL/EVP, SP/JUSO, AL/GaP/PdA (Eva Krattiger, JA!/Katharina Gallizzi, GB/Brigitte Hilty Haller, GFL/Timur Akcasayar, SP/Jemima Fischer, AL): Planung autofreier Bahnhofplatz jetzt an die Hand nehmen! Fristverlängerung

Die nachfolgende Interfraktionelle Motion wurde vom Stadtrat am 24. August 2023 mit SRB Nr. 2023-357 als Richtlinie erheblich erklärt.

Am 7. März 2021 hat die Berner Stimmbevölkerung die Verkehrsmassnahmen zum Bahnhofausbau «Zukunft Bahnhof Bern» mit 58% Zustimmung angenommen. Die Verkehrsmassnahmen bewirken eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs auf dem Bubenbergplatz um 60% gegenüber dem heutigen Zustand. Aus Sicht der Motionär*innen ist klar: Die Verkehrsmassnahmen ZBB-S waren erst der Auftakt zum autofreien Bahnhofplatz – der nächste Schritt muss unverzüglich angegangen werden.

Für die langfristige städtebauliche Entwicklung der Stadt Bern ist es zentral, den Bahnhofplatz weiter vom motorisierten Verkehr, insbesondere vom privaten MIV, zu befreien. Damit wird Platz frei für den weiteren Ausbau des ÖV, aber auch für den Fuss- und Veloverkehr. Der Bahnhofplatz und das Bollwerk als zentrale Orte in Bern sollen in erster Linie den Menschen dienen und von Strassenlärm und Luftschadstoffen des motorisierten Individualverkehrs entlastet werden. Damit kann die Aufenthaltsqualität gesteigert und eine klimaangepasste Stadt umgesetzt werden (bspw. durch mehr Bäume, Verdunstungsflächen, Wasser, etc.).

Bereits im STEK 2016 ist die Zielsetzung verankert, den Bahnhofplatz vom MIV zu befreien. So hält der Zusatzbericht Mobilität fest: «Aufgrund der notwendigen Raumanforderungen zur Förderung des ÖV und Veloverkehrs wird der Bahnhofplatz langfristig nur noch vom motorisierten Wirtschaftsverkehr gequert.» Zudem hat sich Stadtrat bei der Beratung der ZBB-Vorlage nochmals mit grosser Mehrheit für einen autofreien Bahnhofplatz ausgesprochen.

Eine von der Stadt in Auftrag gegebene Studie bestätigt, dass ein autofreier Bahnhofplatz verkehrstechnisch umsetzbar ist. Die Komplettspernung des Bahnhofplatzes für den MIV führt im Zeithorizont 2025 in den Stosszeiten zu grösseren Belastungen an den Knoten Inselfeldplatz, Forsthaus und Henkerbrünli in Form von Rückstau. Diese können jedoch betrieblich durch ein gutes Verkehrsmanagement bewältigt werden. Das Länggassquartier erfährt nur eine geringfügige Mehrbelastung, welche durch flankierende Massnahmen weiter abgeschwächt werden können. Auch in einer langfristigen Perspektive ist gemäss der Studie ein autofreier Bahnhofplatz möglich, da sich die Stadt allgemein das Ziel gesetzt hat, den MIV zu reduzieren und deshalb davon ausgegangen wird, dass die Verkehrsbelastungen auch langfristig nicht stark zunehmen. Das Fazit der Studie ist klar: Ein autofreier Bahnhofplatz ist mit dem heutigen Strassennetz möglich und kann betrieblich bewältigt werden. Anpassungen braucht es, gemäss Studie, einzig im Strassenlayout und bei der Steuerung der Lichtsignalanlagen rund um den Bahnhofplatz. Dazu sind aber keine grossen baulichen Veränderungen nötig. Evtl. braucht es eine Weiterentwicklung der flankierenden Massnahmen in der Länggasse.

Das grosse Potential einer Sperrung des Bahnhofplatzes ist die des Raums Bubenbergplatz-Bahnhofplatz-Bollwerk, bspw. durch Umgestaltung der Aufenthaltsflächen, die Neuordnung von Haltestellen und Spurreduktionen. Dafür braucht es eine vorausschauende Planung, qualifizierte Verfahren, die den Raum nicht nur als Verkehrsraum betrachten und entsprechende Mittel.

Für den autofreien Bahnhofplatz braucht es zwei Entscheide von übergeordneten Organen. Einerseits sind über den Bahnhofplatz gegenwärtig zwei Hauptstrassen signalisiert, welche im Anhang der Durchgangsstrassenverordnung des Bundes als Durchgangsstrasse bezeichnet werden (Routen Nr. 1 Lausanne-Bern-Zürich und Nr. 12 Fribourg-Bern-Solothurn). Für den autofreien Bahnhofplatz müssen die beiden Routen umgelagert werden. Dazu braucht es die Zustimmung der zuständigen Bundesbehörde. Andererseits ist der Bahnhofplatz Teil des Basisnetzes im regionalen Ge-

samtverkehrs- und Siedlungskonzeptes (RGSK). Für den autofreien Bahnhofplatz muss dieser von der Regionalkonferenz Bern-Mittelland aus dem Basisnetz entlassen werden.

Die Motionär*innen beauftragen den Gemeinderat:

1. Die Planung für den autofreien Bahnhofplatz unverzüglich aufzunehmen (Anpassungen für die Sperrung des Bahnhofplatzes vom MIV sowie Umgestaltung Raum Bubenbergplatz-Bahnhofplatz-Bollwerk).
2. Die Planung des autofreien Bahnhofplatzes mittels eines qualifizierten Verfahrens anzugehen. Dabei sollen städtebauliche und verkehrstechnische Aspekte gleich gewichtet werden.
3. Dem Stadtrat die dafür nötigen Kredite zu unterbreiten.
4. Die für den autofreien Bahnhofplatz notwendigen Beschlüsse der übergeordneten Organe (Bund und Regionalkonferenz) zu erwirken.

Bern, 08. April 2021

Erstunterzeichnende: Eva Krattiger, Katharina Gallizzi, Brigitte Hilty Haller, Timur Akçasayar, Jemima Fischer

Mitunterzeichnende: Tabea Rai, Simone Machado, Zora Schneider, Ursina Anderegg, Lea Bill, Michael Ruefer, Rahel Ruch, Anna Leissing, Jelena Filipovic, Nicole Cornu, Mirjam Roder, Nora Joos, Sarah Rubin, Seraphine Iseli, Franziska Geiser, Regula Bühlmann, Seraina Patzen, Ingrid Kissling-Näf, Katharina Altas, Michael Sutter, Daniel Rauch, Halua Pinto de Magalhães, Barbara Nyffeler, Bettina Stüssi, Nora Krummen, Edith Siegenthaler, Sara Schmid, Bernadette Häfliger, Mohamed Abdirahim, Rafael Egloff, Laura Binz, Nadja Kehrli-Feldmann, Ayse Turgul, Fuat Köçer, Lena Allenspach, Valentina Achermann, Marcel Wüthrich, Bettina Jans-Troxler, Therese Streit-Ramseier, Francesca Chukwunyere, Lukas Gutzwiller, Tanja Miljanovic

Bericht des Gemeinderats

Wie der Gemeinderat in seiner Antwort vom 27. Oktober 2021 festgehalten hat, begrüsst und unterstützt er die Absicht eines «autofreien» Bahnhofplatzes. Dabei geht er jedoch davon aus, dass der Bahnhofplatz nicht gänzlich autofrei sein wird, sondern weiterhin vom öffentlichen und vom (notwendigen) Wirtschaftsverkehr wird durchfahren werden können. Insofern ist es sachrichtiger, von einem «autoarmen» Bahnhofplatz zu sprechen.

Die Planung und Umsetzung eines autoarmen Bahnhofplatzes steht in engem Zusammenhang mit mehreren übergeordneten Strategie- und Infrastrukturprozessen; sie bedingt eine Zusammenarbeit auf eidgenössischer, kantonaler und regionaler Ebene. Eine Neuorganisation des Verkehrsregimes im Sinne des angestrebten autoarmen Bahnhofplatzes setzt ein über den Perimeter hinausgehendes Konzept voraus, welches die verkehrspolitischen Ziele mit Blick auf das Gesamtverkehrssystem beinhaltet. Eine belastbare Projektorganisation ist notwendig, um breit abgestützte, realisierbare und gewinnbringende Massnahmen zu projektieren und umzusetzen.

Für die Umsetzung eines autoarmen Bahnhofplatzes ist zudem ein umfassendes Verkehrsmanagement erforderlich, um den Verkehr für das Gesamtsystem verträglich zu lenken und unerwünschte Nebeneffekte, wie Ausweichverkehr durch die Quartiere oder Behinderungen des öffentlichen sowie des Fuss- und Veloverkehrs zu verhindern. Dies wurde auch in den Arbeiten zur Aktualisierung des regionalen Basisstrassennetzes, evaluiert durch die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) mit Beteiligung der Stadt und des Kantons Bern, im Schlussbericht vom August 2024 festgehalten: Eine Teilsperrung des Bahnhofplatzes zum jetzigen Zeitpunkt und mit den aktuellen Verkehrsbelastungen, so der Bericht, bedingt die Aktivierung einer Alternativroute.¹

¹ www.bernmittelland.ch/wAssets/docs/themen/verkehr/projekte/regionales-basisstrassennetz-miv/240829-Basisnetz-MIV-Schlussbericht.pdf

Im Rahmen der Energie- und Klimastrategie (EKS) 2035 der Stadt Bern wurden Massnahmen erarbeitet, die das Ziel haben, eine hohe Lebensqualität in der Stadt Bern zu schaffen und zu erhalten.² Um die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) gemäss Absenkpfad zu erreichen, müssen die Verkehrsströme in einem Prüfauftrag analysiert, die erwarteten Wirkungen der bestehenden Massnahmen abgeschätzt und zusätzliche Einflussmöglichkeiten eruiert werden.³ Im Rahmen dieses Auftrags soll eine Konzeptstudie erarbeitet werden, welche klären soll, mit welchen verkehrslenkenden Massnahmen die Belastung in besonders sensiblen Zonen, wie dem Bahnhofplatz, reduziert werden kann. Dabei werden hinsichtlich des hier interessierenden Ziels eines autoarmen Bahnhofplatzes insbesondere auch die Abklärungen und Resultate aus den laufenden Projekten «Planungsprozess Stadtraum Bahnhof», «Verkehrsmassnahmen Zukunft Bahnhof Bern», «Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr im Raum Bahnhofplatz – Bollwerk» zu berücksichtigen sein. Gestützt auf die Ergebnisse dieser geplanten Studie werden Aussagen zum weiteren Vorgehen und zum Zeitplan für die Umsetzung eines autoarmen Bahnhofplatzes möglich sein. Dieser ist und bleibt zentrales Ziel des Gemeinderats.

Aus diesen Gründen beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat vorliegend eine Fristverlängerung für die Vorlage des Begründungsberichts bis Ende 2027.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Die weiteren Arbeiten erfolgen im Rahmen der laufenden Projektorganisationen sowie der bereits bewilligten Mittel und bestehenden Ressourcen. Für weiterführende Planungs- und Umsetzungsschritte werden zu gegebener Zeit gesonderte Anträge gestellt.

Antrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Bericht des Gemeinderats zur Interfraktionellen Motion GB/JA!, GFL/EVP, SP/JUSO, AL/GaP/PdA (Eva Krattiger, JA!/Katharina Gallizzi, GB/Brigitte Hilty Haller, GFL/Timur Akcasayar, SP/Jemima Fischer, AL): Planung autofreier Bahnhofplatz jetzt an die Hand nehmen! Fristverlängerung.
2. Er stimmt einer Fristverlängerung zur Vorlage des Begründungsberichts bis Ende 2027 zu.

Bern, 20. August 2025

Der Gemeinderat

² www.bern.ch/themen/umwelt-natur-und-energie/klima/energie-und-klimastrategie-2035

³ Massnahmenbericht Energie- und Klimastrategie 2035 der Stadt Bern, PDF vom 7. November 2024, Seite 33