

Bern

Hauptprobe für autofreien Bahnhofplatz

Verkehr Beim Bahnhof will der Gemeinderat den Verkehr deutlich reduzieren. Die Variante ganz ohne motorisierten Individualverkehr ist aber noch nicht vom Tisch.

Calum MacKenzie

Der Trend ist deutlich: Seit 1992 hat sich der Autoverkehr auf der Achse Bollwerk-Bahnhofplatz-Bubenbergplatz halbiert. Nun will die Stadt Bern diese Entwicklung beschleunigen: Zugunsten der massiv zunehmenden Passantenströme vom und zum Hauptbahnhof soll der motorisierte Individualverkehr um weitere 60 Prozent verringert werden. Das Vorhaben, Teil eines Pakets zum Ausbau des Bahnhofs, wird im November dem Stadtrat und voraussichtlich im März dem Stimmvolk unterbreitet.

Damit nähern sich die städtischen Verkehrsplanenden einem langjährigen links-grünen Ziel: dem autofreien Bahnhofplatz. Unter dieser Bezeichnung bekannt ist das Vorhaben, den motorisierten Verkehr auf dem Platz auf ÖV, Taxis, Blaulicht- und notwendigen Wirtschaftsverkehr zu beschränken – für den privaten Autoverkehr würde der Platz gesperrt.

Auf diese Variante verzichtet der Gemeinderat nun aber vorerst. Im November letzten Jahres hatte sich Tiefbaudirektorin Ursula Wyss (SP) im Interview mit dem «Bund» noch für eine Variantenabstimmung zum Thema ausgesprochen. Mit der Kompromisslösung will die Stadtregierung offenbar eine Versenkung der Vorlage vermeiden und so einen Verkehrskollaps am Knotenpunkt Bubenbergplatz verhindern.

Variantenabstimmung gefordert

Den privaten Autoverkehr vom Bahnhofplatz zu verbannen, ist umstritten. Vor elf Jahren wurde eine entsprechende Initiative in Bern vom Volk knapp abgelehnt.



Der Verkehr rund um den Bahnhof nimmt seit Jahrzehnten ab. Foto: rot

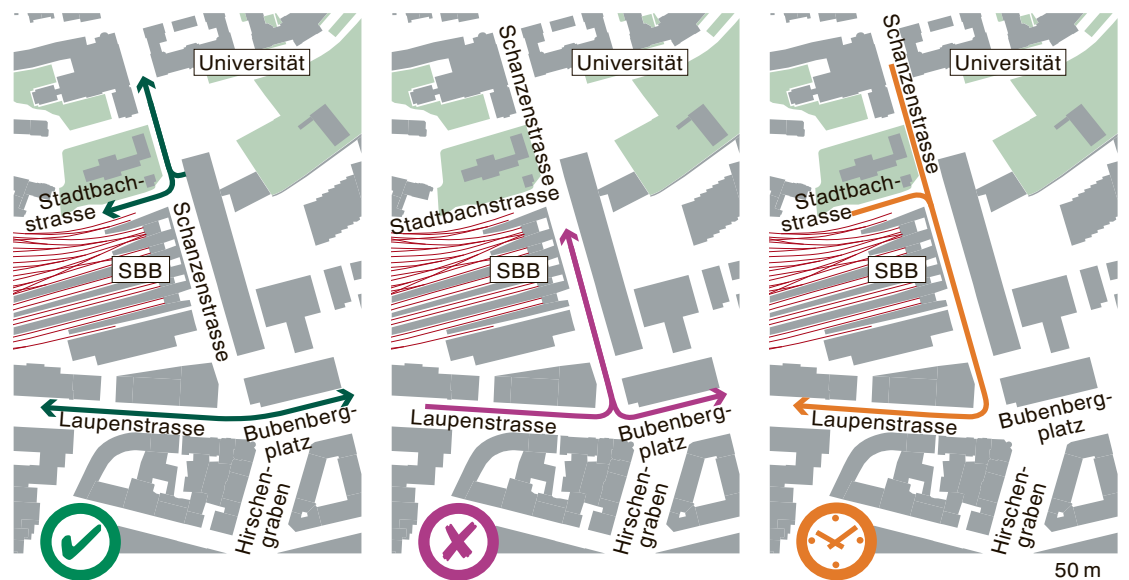
«Der autofreie Bahnhofplatz ist ideologisch sehr aufgeladen, bei Befürwortern wie bei Gegnern», sagt Maurice Lindgren (GLP), Mitglied der Verkehrskommission des Rats. «Auf keinen Fall dürfen wir die wichtigen Massnahmen rund um den Ausbau des Bahnhofs gefährden.»

SP-Stadtrat Michael Sutter, der Präsident von Pro Velo Bern und ebenfalls Mitglied der Kommission, bevorzugt aber weiterhin eine Variantenabstimmung. Im Rat will er sich dafür einsetzen, dass der autofreie Bahnhofplatz bei der Abstimmung auf dem Tisch bleibt. «Das Umfeld des Bahnhofs wird umfassend

umgestaltet», sagt er. «Mehr als zehn Jahre nach der knapp verlorenen Abstimmung sollten sich die Stimmberechtigten nochmals zum autofreien Bahnhofplatz äussern können.»

Gegen die Vorlage des Gemeinderats wird bereits Widerstand von autofreundlichen Kreisen angekündigt. Thomas Balmer, der Präsident des Stadtberner Gewerbeverbands, betrachtet das Vorgehen des Gemeinderats als «ideologisch». Mit Einschränkungen für den Motorverkehr Sorge er etwa für mehr Stau. «Man muss sich wehren, solange man noch Vertrauen in diese Stadt hat.» Wehren

Künftige Beschränkung des Autoverkehrs am Bubenbergplatz



Immer offen: Mit dem Auto kann man weiterhin auf der Ost-West-Achse (in beide Richtungen) über den Bubenbergplatz fahren, in das Länggassquartier via Stadtbachstrasse oder via den Tunnel durch den Bahnhof («kleine Westangente»).

Immer gesperrt: Weder aus der Laupenstrasse noch vom Bubenbergplatz her dürfen Autos künftig in die Schanzenstrasse (und damit in das Länggassquartier) abbiegen. Ebenso immer verboten ist das Abbiegen aus der Schanzenstrasse in den Bubenbergplatz.

Offen ausserhalb der Hauptverkehrszeiten: In den Randzeiten dürfen Autos weiterhin aus der Schanzenstrasse in die Laupenstrasse abbiegen.

Grafik: ake / Quelle: Tiefbauamt Stadt Bern

will sich Balmer, sollte er die Abstimmung verlieren, mit Beschwerden gegen einzelne Punkte des Projekts – «um es zu verbessern».

«Ein guter Test»

Gelingt sie jedoch dereinst, könnte die vorgesehene Reduktion die Grundlage für eine weitere Verkehrsberuhigung um den Bahnhof bilden. Ursula Wyss betonte an der Pressekonferenz zur Vorlage, nach dieser «Basismassnahme» sei es durchaus vorstellbar, den motorisierten Individualverkehr gestaffelt weiter zu reduzieren – «sofern der Stadtrat dies so will».

Ob der Stadtrat dies will, wird sich zeigen. Die SVP wird die aktuelle Vorlage voraussichtlich bekämpfen; die FDP wird sich sie «im Detail anschauen müssen», wie Fraktionspräsident Bernhard Eicher sagt. Ein vom motorisierten Individualverkehr ganz freier Bahnhofplatz komme für ihn «nicht infrage», solange zwei Fragen nicht geklärt seien: «Wohin verlagert sich der Verkehr und wie tangiert der Plan die Wirtschaft?»

SP-Mann Sutter will die Option weiterverfolgen, sollte das Volk die Vorlage annehmen. «Es wird schwieriger sein, die Reduktion um 60 Prozent zu schaffen als danach den Rest», sagt er.

«Wenn es für die umliegenden Quartiere verträglich ist, sollten weitere Reduktionen im Stadtrat Mehrheiten finden.» Auch Lindgren von der GLP sieht die aktuelle Vorlage als «langfristige Vorbereitung» auf einen Bahnhofplatz ohne Individualverkehr. «Wir kommen der Vision schrittweise näher», sagt er.

Die Massnahmen seien ein «guter Test, um herauszufinden, wie sich eine signifikante Reduktion des motorisierten Individualverkehrs gesamtschädtlich auswirkt», so Lindgren. Für eine nächste Abstimmung ermöglicht dies einen «viel fundierteren Entscheid».

Neuer Bubenbergplatz: Das sind die Knackpunkte

Zugang neuer Hauptbahnhof Der «Bund» zeigt, wer vom Grossprojekt wie betroffen ist – und was dies für die Vorlage bedeutet.

Fast dreimal so viele Fussgänger und weniger als halb so viele Autos werden im Jahr 2027 den Bubenbergplatz in Bern überqueren. So sehen es die Eckwerte der Verkehrsmassnahmen um den Bahnhof vor, welche die Stadtregierung am Dienstag präsentierte. Sie sind verbunden mit einer tiefgreifenden Umgestaltung des Bubenbergplatzes und des Hirschengrabens. Falls das Stadtparlament zustimmt, werden die Stadtberner Stimmberechtigten am 7. März 2021 über das Grossprojekt abstimmen.

Der Grund für die Umgestaltung und das neue Verkehrsregime ist der Ausbau des Berner Hauptbahnhofs. Er soll fit gemacht werden für stark wachsende Passagierzahlen – und sehr viele der Passagiere werden neu im Westen beim Bubenbergplatz zum Bahnhof eilen. Der «Bund» zeigt, wie sich das Grossprojekt auf die Verkehrsteilnehmer auswirkt und wo die Knackpunkte für die Vorlage liegen.

— Zugpassagiere gelangen einfacher zum Bahnhof

Die Vorlage dient in erster Linie den Zugreisenden. Nicht mehr nur von der heutigen Welle, son-

dern auch aus dem neuen Tiefbahnhof der RBS und einem neuen Zwischendeck im SBB-Bahnhof werden künftig Passagiere zu den Tram- und Bushaltestellen am Hirschengraben strömen.

Dabei können sie entweder weiterhin die Fussgängerstreifen nutzen – diese werden verbreitert, und die Grünphasen für Fussgänger ausgedehnt. Oder sie benutzen die unterirdische Personenpassage, die neu gebaut wird. Der Zugang der Passage am Hirschengraben wird dort sein, wo heute das Bubenberghdenkmal

Baum- und Denkmalfreunde mobilisieren gegen Projekt

Die Gruppierung «Hirschengraben 2022» wirbt für ein Nein zur Vorlage. Stein des Anstosses ist die Umgestaltung des Hirschengrabens, die aus ihrer Sicht ein «rücksichtsloses Bauvorhaben» ist. Das Bürgerkomitee stört sich insbesondere an der Verschiebung des Bubenberghdenkmals und des Widmann-Brunnens sowie an der «Zerstörung der Bäume». Die Vorlage sieht vor, dass die zwei Baumreihen nach

steht. Fazit: Zugreisende aus und nach Bern profitieren. Zugleich liegt es auf der Hand, dass der schon heute überlastete Zugang im Westen des Bahnhofs beim absehbaren massiven Anstieg der Passagierzahlen kollabieren würde, falls die Fussgänger nicht mehr Raum erhalten.

— Sicherer Velofahren, Parkplätze als offener Punkt

Wer mit dem Velo unterwegs ist, erhält im ganzen Perimeter stark ausgebauten Velostreifen. Die oberirdischen Veloparkplätze im

aussen versetzt und die Kastanien durch andere Bäume ersetzt werden. Mit von der Partie sind der Ex-Denkmalpfleger Jürg Schweizer und der Baumpfleger Fabian Dietrich, die auch gegen das Ostermundigentramp kämpfen. An der Veranstaltung der Gruppierung am 19. Oktober tritt auch der Professor für Architekturgeschichte Bernd Nicolai auf. Auch Architekt Arpad Boa äussert sich gegen das Projekt. (st)

Hirschengraben sollen, wenn möglich, aufgehoben werden, da dieser wieder zu einem Park für die Öffentlichkeit werden soll. Als Ersatz ist eine grosse unterirdische Velostation mit 3000 Plätzen unter dem Hirschengraben geplant, die einen Anteil an Gratisparkplätzen enthalten soll.

Dieses unterirdische Veloparking stösst allerdings – wegen der Überreste der Stadtbefestigung im Boden – auf Vorbehalte der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege. Da noch unklar ist, ob die Velostation realisiert werden kann, wird sie aus der Vorlage ausgeklammert – vorerst. Fazit: Die Situation für Velofahrende wird deutlich verbessert, der Wermutstropfen ist das offene Problem der Veloparkplätze.

— Einschränkungen für den Autoverkehr

Gegenüber heute soll der Autoverkehr über den Bubenbergplatz um 60 Prozent reduziert werden. Erreicht werden soll dies im Wesentlichen, indem das Abbiegen in die Schanzenstrasse und damit ins Länggassquartier verboten wird. Der Ost-West-Ver-

kehr in beiden Richtungen, der auch für den Wirtschaftsverkehr wichtig ist, bleibt aber möglich. Die Fahrspuren in der Laupenstrasse und auf dem Bubenbergplatz werden jedoch reduziert. Zudem soll im Perimeter generell Tempo 30 gelten.

Der Autoverkehr über den Bubenbergplatz geht ohnehin seit Jahren zurück, dieser Trend soll mit den Massnahmen beschleunigt werden. Wenig überraschend sprachen sich Wirtschafts- und Autovorbände sowie die bürgerlichen Parteien in der Mitwirkung gegen die Einschränkungen des Autoverkehrs aus.

Zentral dürfte die Frage sein, ob und wie stark sich der Autoverkehr in das Länggassquartier verlagert (und nicht, wie eher erwünscht, auf die Autobahnumfahrung). Die Vorlage sieht hier verkehrsberuhigende Massnahmen vor, die nötigenfalls auch verschärft werden können. Fazit: Viele Autofahrende werden nicht begeistert sein. Entscheidender für die Vorlage ist, ob die Massnahmen gegen den Ausweichverkehr als ausreichend wahrgenommen werden.

— Parkbenutzer und die Streitfrage der Bäume

Der Hirschengraben wird neu gestaltet: Das Bubenberghdenkmal wird in die Mitte verschoben, der Platz gepflästert, die provisorischen Veloparkplätze werden aufgehoben. Letzteres falls die geplante unterirdische Velostation realisiert werden kann. Für deren Einfahrt müsste auch der Brunnen verschoben werden, der an den ehemaligen «Bund»-Redaktor Joseph Viktor Widmann erinnert.

Der Park wird weiterhin von zwei Baumreihen gesäumt – allerdings nicht mit denselben Bäumen. Die Kastanien sollen durch Bäume ersetzt werden, die resistenter sind gegen die Klimaerwärmung. Gegen die Verschiebung der Denkmäler und den Ersatz der Bäume will sich eine «Bürgerbewegung Hirschengraben 2022» wehren. Fazit: Bäume sind ein emotionales Thema, wie auch die Tram-Abstimmungen zeigten; für die damaligen Abstimmungsergebnisse in der Stadt Bern war dies aber nicht entscheidend.

Simon Thönen