

Interfraktionelle Motion GB/JA!, GFL/EVP, SP/JUSO, GLP/JGLP (Eva Krattiger, JA!/Katharina Gallizzi, GB/Brigitte Hilty Haller, GFL/Timur Akcasayar, SP/Michael Ruefer, GLP/Jemima Fischer, AL): Bollwerk: Boulevard statt Beton-Wüste; Begründungsbericht

Die nachfolgende Interfraktionelle Motion wurde vom Stadtrat am 24. August 2023 mit SRB Nr. 2023-358 als Richtlinie erheblich erklärt.

Am 7. März 2021 hat die Berner Stimmbevölkerung die Verkehrsmassnahmen zum Bahnhofausbau «Zukunft Bahnhof Bern» mit 58% Ja-Stimmen 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 zur Umgestaltung der Achse Bubenbergplatz–Schützenmatte; die nächsten Schritte müssen unverzüglich angegangen werden. Zudem hat die SBB bekannt gegeben, dass sie den Abbruch der Gebäude am Bollwerk 2-8 nun doch weiterverfolgen will und plant, 2027 mit dem Abbruch zu beginnen.¹ Will die Stadt den Umbau der SBB und die Verkehrsverminderung im Bereich Bahnhof nutzen, muss die Planung jetzt an die Hand genommen werden.

Wenn der MIV auf dem Bubenbergplatz reduziert wird, wird auch der Verkehr im Bollwerk stark abnehmen. Dies erlaubt die Aufhebung von bis zu zwei der aktuell vier Spuren. Damit würde die Spur-reduktion auf dem Bubenbergplatz (Massnahme ZBB) im Bollwerk konsequent weitergeführt. Die Sperrung des Bahnhofplatzes ist dafür keine Bedingung.

Heute ist das Bollwerk ein grauer, verkehrsdominierter Betongraben mit kaum Aufenthaltsqualitäten. Im Winter bleiben die Luftschadstoffe in der Strassenschlucht tagelang hängen und sorgen für gereizte Atemwege. Im Sommer ist es die Hitze, die kaum entweichen kann. Für zu Fussgehende bleibt neben dem rollenden Verkehr kaum Platz, die ohnehin schmalen Trottoirs werden zudem als Velo-Abstellplätze und für den Güterumschlag genutzt. Alles in allem ist das Bollwerk eine der unattraktivsten Strassen Berns, die jedoch Mitten im Herzen der Stadt liegt.

Doch die Spur-reduktion im Bollwerk eröffnet grosse Chancen: Wo heute Autos rollen, könnte eine Allee Schatten spenden. Wo Teer von Fassade zu Fassade reicht, könnten sickerfähige Bodenbeläge für Kühlung sorgen. Auf den breiten Trottoirs könnten sich Menschen kreuzen, ohne auf die Strasse ausweichen zu müssen. Sichere, attraktive Velo- und Fusswege sowie Sitzgelegenheiten würden das Bollwerk vom Unort zum Boulevard machen.

Die Motionär*innen haben den Bericht «Planungsprozess Stadtraum Bahnhof, langfristiges Zielbild, Bericht zur Phase 1.1» mit Interesse zur Kenntnis genommen. Sie sind aber der Meinung, dass angesichts der sich mehrenden Hitzesommer, der durch ZBB verursachten Verkehrsreduktion ab 2027 und dem von der SBB geplanten Neubau des Bollwerks 2-8 die Aufwertung des Bollwerks rasch angepackt werden soll. Mit geeigneten Massnahmen soll das Bollwerk deutlich aufgewertet werden, ohne zukünftige Planungen zu beeinträchtigen (2. Tramachse, Umgestaltung der Grossen Schanze). Erste Schritte in diese Richtung hat der Stadtrat bereits in zwei Anträgen zum Projekt ZBBs beschlossen:

PVS Antrag 15: «Im Zuge der Planung des Abschnitts Bollwerk muss der Abschnitt Bollwerk-Bahnhof aufgewertet werden (weniger Fahrspuren, mehr Platz für Velos, sicherere Veloführung, deutlich breitere Trottoirs, Nutzung als «Flaniermeile»), damit sich die Trennwirkung zwischen Schützenmatte und Innenstadt verringert.», vom Stadtrat angenommen mit 41 Ja- zu 18 Nein-Stimmen.

¹ <https://www.derbund.ch/neue-laeden-statt-tristesse-am-bollwerk-988607177201>

PVS Antrag 14: «Im ganzen Perimeter rund um den Bahnhof, d.h. auch auf dem Bollwerk und dem Bahnhofplatz, ist Tempo 30 einzuführen.», vom Stadtrat angenommen mit 47 Ja- und 7 Nein-Stimmen und 1 Enthaltung.

Die Motionär*innen bitten den Gemeinderat, die Umgestaltung des Abschnitts Bahnhofplatz bis Neubrücke umgehend an die Hand zu nehmen und dabei die in den obigen Anträgen genannten und die unten aufgeführten Punkte zeitgerecht in die laufenden Planungen einzubringen oder wo möglich bereits umzusetzen:

1. Reduktion auf zwei Spuren für MIV und ÖV im Mischverkehr, sofern dies nicht zu Stau beim ÖV führt.
2. Stadtklimatische Anpassungen über das gesamte Bollwerk, z.B. durch eine Allee. Die Aufwärtskompatibilität für eine allfällige zweite Tramachse soll erhalten bleiben.
3. Beidseitige Velospuren gemäss Masterplan Veloinfrastruktur.
4. Attraktive Fusswege mit Fussgänger*innen-Priorisierung bei den Knoten, vorzugsweise mittels Trottoirüberfahrten.
5. Sickerfähige Beläge oder Pflästerungen, wo immer möglich.

Begründung der Dringlichkeit

Das ZBB-Projekt wurde am 7. März 2021 von der Stimmbevölkerung angenommen und wird nun umgesetzt. Zudem plant die SBB per 2027 den Abriss des Bollwerks 2-8. Damit die in den Anträgen geforderten Massnahmen und die in dieser Motion zusätzlich eingebrachten Punkte mit diesen Projekten umgesetzt werden können, muss der Gemeinderat diese möglichst rasch in die Planungen einfließen lassen.

Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats abgelehnt.

Bern, 08. April 2021

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

Mitunterzeichnende: Tabea Rai, Ursina Anderegg, Lea Bill, Rahel Ruch, Anna Leissing, Jelena Filipovic, Nora Krummen, Nicole Cornu, Ayse Turgul, 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, Sara Schmid, Barbara Nyffeler, Rafael Egloff, Mohamed Abdirahim, Laura Binz, Nadja Kehrl-Feldmann, Lena Allenspach, Valentina Achermann, Marcel Wüthrich, Bettina Jans-Troxler, Therese Streit-Ramseier, Francesca Chukwunere, Tanja Miljanovic, Fuat Köçer, Lukas Gutzwiller

Bericht des Gemeinderates

Wie der Gemeinderat bereits in seiner Antwort vom 27. Oktober 2021 festgehalten hat, teilt er die Ansicht der Motionärinnen und Motionäre, wonach die Gestaltung des Strassenraums Bahnhofplatz-Bollwerk insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr nicht zufriedenstellend ist, weder in Bezug auf die Verkehrssicherheit noch auf die Aufenthaltsqualität und das Stadtklima. Die vom Vorstoss geschilderte Umgestaltung des Bollwerks entspricht deshalb auch den Zielen des Gemeinderats zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und zur Klimaanpassung, wie er sie zuletzt in der Energie- und Klimastrategie (EKS) 2035 bekräftigt hat und mit dem Richtplan Stadtraum Bahnhof anstrebt.

Für die Verkehrs- und Gestaltungsmaßnahmen im Bollwerk besteht eine enge Abhängigkeit insbesondere zur Umsetzung der städtischen Verkehrsmassnahmen zum Projekt «Zukunft Bahnhof Bern (ZBB)», welche die Reduktion des MIV um 60% voraussetzen bzw. mit sich bringen. Zudem wird die Planung in diesem Perimeter durch den verstärkten ÖV-Betrieb und die grösseren Fahrzeuge durch

die Durchbindung der Buslinien 12/20 (Wyler-Länggasse) sowie den Einsatz von Doppelgelenkbusen beeinflusst – gleiches gilt für den Neubau des Gebäudes Bollwerk 2-8 durch die SBB, den Entscheid zur 2. Tramachse Innenstadt, eine allfällige neue Tramstation sowie das hängige Verfahren zur Einführung von Tempo 30.

Zu berücksichtigen ist weiter, dass gestützt auf einen vom Gemeinderat in eigener Kompetenz bewilligten Kredit eine Vorstudie für den Strassenabschnitt Bahnhofplatz-Bollwerk Verkehrsmassnahmen für den Zeithorizont 2022 bis 2034 erstellt wurde. Aus dieser Vorstudie gingen erste Erkenntnisse für eine langfristige Lösung für die Umgestaltung des Strassenraums Bollwerk und der Veloführung Bahnhofplatz-Schauplatzgasse ab 2027 hervor. Für den Abschluss dieser Planungsarbeiten, der Projektierung für etappierte Sofortmassnahmen ab 2023 sowie die Umsetzung erster Sofortmassnahmen hat der Stadtrat mit Beschluss vom 13. Januar 2022 einen Projektierungs- und Realisierungskredit bewilligt (SRB Nr. 2022-14).

Für den Zielzustand im Bollwerk sieht die favorisierte Variante dieser Arbeiten folgende Umgestaltungen im Sinne der Motion vor:

- In beiden Fahrtrichtungen wird je eine MIV-Spur abgebaut und der MIV gemeinsam mit dem ÖV in einer Spur geführt.
- Stadtauswärts soll – vorbehaltlich einer allfälligen späteren Tramachse - eine Baumreihe die Strasse säumen und den Fuss- und Veloverkehr vom MIV trennen. Die Entsiegelung von Asphaltflächen ist ein weiterer Bestandteil der Umgestaltung.
- Sowohl stadtaus- wie auch stadteinwärts sind Velostreifen mit einer Breite von 2.5 m geplant. Dies entspricht dem Optimalfall gemäss Masterplan Veloinfrastruktur. Stadtauswärts ist die bauliche Trennung bereits vorgesehen, stadteinwärts ist eine solche noch zu prüfen.
- Der Fussverkehr soll auf Höhe Aarberggasse einen zusätzlichen Fussgängerstreifen erhalten. Die Fussgängerstreifen auf Höhe Speichergasse werden begradigt und somit verkürzt. Generell werden die Querungsdistanzen aufgrund des geplanten separierten Veloweges verkürzt, denn dieser schafft die Möglichkeit, Fussgängerinseln zu realisieren. Der Ablauf der Lichtsignalanlage (LSA) liegt auf dieser Stufe noch nicht vor. Ziel ist jedoch, den Fuss- und Veloverkehr möglichst zu priorisieren. Aufgrund der vorhandenen Lichtsignalanlage sind jedoch Trottoirüberfahrten bei der Aarberggasse und der Speichergasse nicht sinnvoll und daher nicht vorgesehen.

Die Verbreiterung des Trottoirs stadteinwärts würde zu einer wesentlichen Verbesserung für den Fussverkehr führen. Im Untergrund des Bollwerks befinden sich jedoch viele bestehende Werkleitungen, die teilweise eine geringe Überdeckung aufweisen. Damit wird eine vertiefte Projektierung nötig, weshalb die Massnahme nicht wie ursprünglich vorgesehen kurzfristig (nur mit Markierung und Signalisation) zu realisieren ist.

- Im weiteren Planungsprozess wird geprüft, ob das Oberflächenwasser des Veloweges stadtauswärts versickert werden kann.

Aufgrund der faktischen Umstände ist nicht zu umgehen, dass diese Massnahmen erst nach der Realisierung der städtischen Verkehrsmassnahmen ZBB und nach der Fertigstellung des Gebäudes Bollwerk 2-8 umgesetzt werden könnte. Dies hat sich bereits bei Annahme der vorliegenden Motion als Richtlinie abgezeichnet. Die Verkehrsreduktion gemäss den städtischen ZBB-Verkehrsmassnahmen ist für den vollumfänglichen Spurabbau zwingend. Der Neubau des Gebäudes Bollwerk 2-8 muss darum abgewartet werden, weil damit über mehrere Jahre umfangreiche Bauarbeiten entlang des Bollwerks verbunden sein werden. Zudem wird in diesem Zusammenhang die Logistikzufahrt angepasst sowie eine neue Zufahrt in die Velostation erstellt. Die Bauarbeiten der SBB am Neubauprojekt sind, Stand heute, für die Jahre 2030-2036 vorgesehen. Darüber hinaus ist der

Varianteentscheid der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) zur 2. Tramachse Innenstadt abzuwarten; dort führen zwei Varianten über den Bubenberg- und Bahnhofplatz durch das Bollwerk oder darüber hinaus und werden derzeit in Abstimmung mit dem Richtplan Stadtraum Bahnhof vertieft geprüft und bewertet. Für 2026 ist dazu eine öffentliche Mitwirkung vorgesehen. Die langfristige Umgestaltung des Bollwerks kann deshalb erst ab 2036 an die Hand genommen werden.

Ziel des Gemeinderats ist es aber, die Situation für den Fuss- und Veloverkehr mit kurzfristigen Massnahmen bereits vor 2036 zu verbessern. Darum soll stadtauswärts eine MIV-Spur abgebaut und in der Folge der Velostreifen verbreitert werden. Zudem soll der Konflikt beim Rechtsabbiegen in die Speichergasse mit geradeausfahrenden Velofahrenden entschärft werden, indem eine kurze separate Rechtsabbiegespur markiert wird. Stadteinwärts kann die heutige Umweltspur aufgrund der Aufhebung einer MIV-Spur stadtauswärts auf über fünf Meter verbreitert werden. Dies ist sowohl für den ÖV wie auch fürs Velo sicherer und attraktiver. Diese Umgestaltung kann mit Markierung und Signalisation erreicht werden. Allerdings setzen auch diese Massnahmen eine gewisse Reduktion des MIV voraus, damit für den öffentlichen Verkehr keine Nachteile entstehen - aufgrund möglicher negativer Auswirkungen auf den Gesamtverkehr wurden die Massnahmen deshalb bisher noch nicht realisiert. Die erforderliche MIV-Reduktion wird mit dem Baustart der städtischen ZBB-Verkehrsmassnahmen erreicht – auf diesen Zeitpunkt hin können die kurzfristigen Massnahmen umgesetzt werden. Der genaue Zeitpunkt des Baustarts bzw. der Umsetzung der Massnahmen ist abhängig vom laufenden Bewilligungsverfahren für die ZBB-Verkehrsmassnahmen.

Die Lichtsignalanlage auf Höhe Speichergasse muss aufgrund der (abgelaufenen) Nutzungsdauer rasch saniert werden. Stand heute wird dies noch vor Realisierung der oben erwähnten kurzfristigen Massnahmen geschehen. Die Sanierung wird die Situation für den Fussverkehr verbessern, indem die Querungsdistanz verringert, taktil-visuelle Markierungen angebracht und die Randsteine angepasst werden können.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Die Kosten für die Projektierung und Realisierung der geschilderten Massnahmen können zum heutigen Zeitpunkt nicht beziffert werden.

Bern, 20. August 2025

Der Gemeinderat