



Stadt Bern

**Botschaft des Stadtrats
an die Stimmberechtigten**

**Gemeindeabstimmung
vom 27. September 2009**



27. September

**Initiative «Für einen autofreien
Bahnhofplatz»**

Initiative «Für einen autofreien Bahnhofplatz»



Über den sanierten und neu gestalteten Bahnhofplatz zirkulieren heute wiederum rund 20500 Fahrzeuge pro Tag. Wenn die Stimmberechtigten die Initiative «Für einen autofreien Bahnhofplatz» annehmen, wird der Platz für den motorisierten Privatverkehr gesperrt. Übrig bleiben dann voraussichtlich noch ca. 1500 bis 3500 Fahrzeuge täglich (öV, Taxis, Notfallfahrzeuge, beschränkt Anlieferverkehr).

Die Initiative «Für einen autofreien Bahnhofplatz»

Die von einem überparteilichen Komitee am 27. Juni 2008 eingereichte, mit 7060 gültigen Unterschriften versehene Initiative «Für einen autofreien Bahnhofplatz» verlangt Folgendes:

«Der Bahnhofplatz Bern wird vom motorisierten Individualverkehr befreit. Er ist für den öffentlichen Verkehr, den Fuss- und Veloverkehr, Taxis sowie Notfallfahrzeuge offen zu halten. Anlieferung ist in begründeten Fällen gestattet. Die Umfahrung des Bahnhofplatzes hat ohne Erstellung neuer Tunnel zu erfolgen. Allfälliger Mehrverkehr in den Quartieren ist durch begleitende Massnahmen zu vermeiden.»

Die Initiative hat die Form einer allgemeinen Anregung gemäss Artikel 72ff. des Reglements über die politischen Rechte vom 16. März 2004. Wenn sie von den Stimmberechtigten angenommen wird, ist eine ihren Forderungen entsprechende Vorlage (Projekt und Kreditantrag) auszuarbeiten und dem zuständigen Organ – voraussichtlich wieder den Stimmberechtigten – zum definitiven Beschluss zu unterbreiten.

Inhalt	Seite
Das Wichtigste auf einen Blick	5
Die Vision vom autofreien Bahnhofplatz	7
Erkenntnisse und künftige Rahmenbedingungen	8
Neue Bauvorhaben – engere Spielräume	10
Stellungnahme des Initiativkomitees	11
Was geschieht bei Annahme der Initiative?	12
Mehrheits- und Minderheitsstandpunkte im Stadtrat	14
Antrag	15

Begriffe

In dieser Botschaft werden u. a. folgende Abkürzungen wiederholt verwendet:

MIV: motorisierter Individualverkehr
öV: öffentlicher Verkehr
SBB: Schweizerische Bundesbahnen
RBS: Regionalverkehr Bern–Solothurn

Mehr Information

Die Abstimmungsbotschaft kann nur summarisch orientieren. Wer zusätzliche Informationen wünscht, wende sich an die

Verkehrsplanung
Zieglerstrasse 62
Postfach, 3001 Bern

Verkehrsplanung@bern.ch

Das Wichtigste auf einen Blick

Die Verkehrssperre während der Sanierung des Bahnhofplatzes hat die alte Vision neu belebt: Der Bahnhofplatz soll vom motorisierten Durchgangsverkehr befreit werden. Die Initiative «Für einen autofreien Bahnhofplatz» ermöglicht es den Stimmberechtigten, sich dazu vorerst grundsätzlich zu äussern.

Der Initiativtext (siehe Seite 4) hat die Form einer einfachen Anregung. Er verlangt eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) von der Achse Bollwerk–Bahnhofplatz–Bubenbergplatz auf alternative Routen. Dies soll ohne den Bau neuer Tunnel und ohne Mehrbelastung der Quartiere geschehen. Offen bleiben soll der Bahnhofplatz nur noch für den öffentlichen Verkehr (öV), den Fuss- und Veloverkehr, Taxis und Notfallfahrzeuge sowie beschränkt für Anlieferungsfahrzeuge.

Wird die Initiative angenommen, sind diese Forderungen in ein konkretes Projekt mit Kreditantrag für die notwendigen baulichen und verkehrslenkenden Massnahmen zur Befreiung des Bahnhofplatzes vom MIV umzusetzen. Wie das Ziel der Initiative umgesetzt werden kann, wird also zu einem späteren Zeitpunkt wieder durch die Stimmberechtigten entschieden.

Neue Rahmenbedingungen

Die Verkehrssperre und das Umleitungsregime funktionierten während der Bahnhofplatz-Sanierung 2007/2008 gut. Dennoch kann die temporäre Lösung nicht einfach «kopiert» und in eine Dauerlösung übergeführt werden: Sind z. B.

die beschlossenen verkehrslenkenden- und verkehrsberuhigenden Massnahmen im Länggassquartier einmal umgesetzt, werden die Spielräume zur Verkehrsverlagerung kleiner sein als während der Bahnhofplatz-Sanierung. Zudem gelten für die Bewilligung definitiver Verkehrsverlagerungen wesentlich strengere umweltrechtliche Anforderungen. Deshalb ist eine grundlegende Suche nach möglichen Lösungen für den autofreien Bahnhofplatz nötig.

Konsensorientiertes Verfahren

Vorgesehen ist in einer ersten Phase ein breit abgestützter, konsensorientierter Planungsprozess, in dem zwei Projektteams unterschiedliche Lösungsvarianten ausarbeiten. Begleitet werden sollen sie dabei von einem Gremium, in dem neben technischen Fachleuten auch die Politik und Betroffene vertreten sind. Der Gemeinderat trägt dabei die Verantwortung, dass dieser Prozess mit den weiteren Projekten und Planungen im Umkreis des Bahnhofplatzes koordiniert wird.

Sorgfältiger Planungsprozess

Diese sogenannte Testplanung, für die der Stadtrat, vorbehaltlich der Annahme der Initiative durch die Stimmberechtig-

Abstimmungsempfehlung

Der Stadtrat empfiehlt den Stimmberechtigten mit 42 Ja- gegen 26 Nein-Stimmen, die Initiative «Für einen autofreien Bahnhofplatz» anzunehmen.

ten, bereits einen Planungskredit von Fr. 900 000.00 bereitgestellt hat, wird rund zwei Jahre dauern. Dann sollen Vorprojekte soweit konkretisiert und präzisiert sein, dass die politischen Gremien (Gemeinderat, Stadtrat) entscheiden können,

welche Variante zu einer abstimmungsreifen Baukreditvorlage weiterbearbeitet werden soll. Diese Projektierung dürfte noch einmal anderthalb bis drei Jahre in Anspruch nehmen.

Die Vision vom autofreien Bahnhofplatz

Die Sanierung und Neugestaltung des Bahnhofplatzes 2007/2008 mit der Umleitung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) hat die Vision von einem autofreien Bahnhofplatz neu belebt.

Bestrebungen, die Achse Bollwerk–Bahnhofplatz–Bubenbergplatz vom Durchgangsverkehr zu entlasten und als städtischen Aussen- und Lebensraum zurückzugewinnen, gibt es schon seit langem. Der weitestgehende Versuch scheiterte am 28. September 1997, als die Stimmberechtigten den Bau des sogenannten Schanzentunnels, einer neuen unterirdischen Verkehrsverbindung zwischen dem Henkerbrünli und der Belpstrasse (CityWest/ Kocherpark), ablehnten.

Entlastung durch KÜL

Immerhin wurde in derselben Abstimmung eine Vorlage angenommen, die darauf ausgerichtet war, mit rasch realisierbaren Massnahmen die damalige Verkehrsbelastung auf der Bahnhofachse um ca. 20% auf rund 26000 Fahrzeuge pro Tag zu senken. Was als kurzfristige Übergangslösung (KÜL) bis zur Erstellung des Schanzentunnels gedacht war, ermöglichte in der Folge auch ohne Tunnel Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr ebenso wie für den Fuss- und Veloverkehr. Bis 2008 konnte die Verkehrsbelastung auf dem Bahnhofplatz schrittweise auf 20500 Fahrzeuge pro Tag reduziert werden.

Die Sperre 2007/2008

Wegen kontroverser Auffassungen über die Verkehrsführung und über eine allfällige weitere Verkehrsreduktion wurden schliesslich die maximal 26000 Fahr-

zeuge pro Tag aus der Abstimmungsvorlage zu den KÜL-Massnahmen als Richtwert für die Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen bei der Sanierung und Neugestaltung des Bahnhofplatzes 2007/2008 beibehalten.

Für die Realisierung dieses Grossprojekts in konzentrierter Bauweise mussten der Bahnhofplatz und der Bubenbergplatz ab Frühsommer 2007 für den MIV vollständig gesperrt werden. Als Umleitungsrouten dienten einerseits und zur Hauptsache die Kleine Westtangente (Henkerbrünli–Bahnhofdurchfahrt–Schanzenstrasse/Stadtbachstrasse), andererseits die Bremgarten- und die Mittelstrasse im Länggassquartier sowie die Autobahnen um Bern.

... und ihre Folgen

Die Erfahrungen mit dieser temporären Verkehrsumleitung waren so positiv, dass schon bald Forderungen nach einer definitiven Sperre der Bahnhofachse für den MIV angemeldet wurden. Der Stadtrat erklärte dazu mehrere parlamentarische Vorstösse erheblich und beauftragte den Gemeinderat, verschiedene Szenarien und Varianten für die Verkehrsführung und -umlagerung mit und ohne Tunnel zu prüfen.

Mit der Initiative «Für einen autofreien Bahnhofplatz», welche eine Verlagerung des motorisierten Privatverkehrs auf alternative Routen, aber ohne den Bau neuer Tunnel verlangt, wird die Fragestellung nun direkt vor die Stimmberechtigten getragen.

Konsens und Dissens

Die Initiative und die Vorstösse im Stadtrat belegen, dass eine Sperrung des Bahnhofplatzes für den MIV heute breite Unterstützung findet. Gleichzeitig zeigen sie aber auch, dass die Meinungen darüber, mit welchem Verkehrssystem das angestrebte Ziel erreicht werden soll, auseinander gehen.

Der Gemeinderat wird deshalb bei Annahme der Initiative die Machbarkeit und Zweckmässigkeit möglicher Lösungen untersuchen lassen und Varianten zur Diskussion stellen, bevor ein Projekt erarbeitet wird, welches als Grundlage für eine weitere Abstimmungsvorlage dienen kann.

Erkenntnisse und künftige Rahmenbedingungen

Das Umleitungssystem für die einjährige Verkehrssperre während der Bahnhofplatz-Sanierung funktionierte gut. Für eine definitive Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf der Achse Bollwerk – Bahnhofplatz – Bubenbergplatz kann es aber nicht einfach übernommen werden.

Mit der Unterbindung des motorisierten Individualverkehrs über den Bahnhofplatz zwischen Mai 2007 und April 2008 wurden rund 20500 Fahrzeuge pro Tag umgeleitet. Fast 9000 Fahrzeuge vermochte die Kleine Westtangente (Henkerbrännli-Bahnhofdurchfahrt-Stadtbachstrasse/Schanzenstrasse) aufzunehmen, auch dank kapazitätssteigernder Massnahmen etwa auf der Stadtbachstrasse und am Knoten Schanzenstrasse/Laupenstrasse/Hirschengraben/Bubenbergplatz.

Grosses Potenzial

Es kann davon ausgegangen werden, dass die Kleine Westtangente mit ergänzenden Massnahmen auf den westlichen

Zu- und Wegfahrten für eine definitive Verkehrsumleitung grosses Potenzial hat. Viel spricht dafür, dass sie deutlich mehr Verkehr verkraften kann als bisher. Für eine grossräumige Verkehrsumleitung genutzt werden könnte auch künftig wiederum die Autobahn: Der Felsenauviadukt der A1 nahm während der Bauzeit am Bahnhofplatz immerhin rund 4500 Fahrzeuge pro Tag zusätzlich auf.

Neue Verhältnisse

Mittel- und Bremgartenstrasse hingegen, die im Verkehrsumleitungskonzept für die Dauer der Bauarbeiten auf dem Bahnhofplatz ebenfalls eine wichtige Funktion als Ersatz- bzw. Entlastungsrouten hatten, sind inzwischen im Rahmen der flankie-

renden Verkehrsberuhigungsmassnahmen zum Neufeldtunnel so verändert worden, dass sie für die Aufnahme von Umlagerungsverkehr aus dem Stadtzentrum weniger oder nicht mehr in Frage kommen.

Auch weitere Achsen, die während der Bahnhofplatz-Sperre stärker belastet waren (Monbijoubücke, Zufahrt Innenstadt, einzelne Quartierstrassen), könnten kaum in ein definitives Umleitungskonzept einbezogen werden.

Zusätzliche Einschränkungen

Zu berücksichtigen ist sodann, dass vorübergehende Verkehrsumlagerungen auf alternative Routen, zum Beispiel zur Umfahrung von Baustellen, umweltrechtlich anders beurteilt werden als definitive Umleitungen, welche zwingend mit Schutzmassnahmen für die mehrbelasteten Strassen verbunden werden müssen.

Engere Spielräume

Für eine definitive Umlagerung des Verkehrs von der Achse Bollwerk-Bahnhofplatz-Bubenbergplatz sind die betrieblichen Spielräume im Verkehrssystem (vor allem am Knoten Schanzenstrasse/Laupenstrasse/Hirschengraben/Bubenbergplatz) also enger geworden. Zudem sind die rechtlichen Anforderungen an den Umweltschutz gestiegen.

Aufgrund veränderter Rahmenbedingungen im Verkehrssystem und bei der rechtlichen Einstufung einer dauernden Sperre der Bahnhofachse für den MIV steht fest: Das Konzept für die temporäre Sperre 2007/2008 kann nicht in eine definitive Lösung umgewandelt werden.

Neue Bauvorhaben – engere Spielräume

Neben veränderten betrieblichen Spielräumen im Verkehrssystem beeinflussen auch neue Bauvorhaben im Bahnhofgebiet die Suche nach Lösungen für die Befreiung des Bahnhofplatzes vom MIV.

Zurzeit wird unter der Federführung des Kantons der Weiterausbau des Bahnhofs Bern geplant. Vorgesehen sind in einem ersten Schritt ein Kapazitätsausbau beim Regionalverkehr Bern–Solothurn (RBS) und bei den Fussgängeranlagen im Bahnhof.

Verbesserter Bahnhofzugang

Wenn die Passagierzahlen der Bahn zunehmen, muss auch der Zugang zum Bahnhof verbessert werden. Dies erfordert, unabhängig vom Ausgang der Abstimmung über die Initiative «Für einen autofreien Bahnhofplatz», auf jeden Fall eine erhebliche Verkehrsreduktion und Anpassungen am Verkehrssystem. Ein vollständig autofreier Bahnhofplatz ist freilich keine zwingende Anforderung.

Weitere Zukunftsprojekte

Neben dem neuen Westzugang zum Bahnhof stehen weitere Vorhaben an, die voraussichtlich Auswirkungen auf den Verkehr auf der Achse Bollwerk–Bahnhofplatz–Bubenbergplatz haben werden:

- der Um- und Ausbau Schanzenpost/Postbahnhof,
- allfällige Veränderungen des Bubenbergzentrums in Kombination mit dem neuen Bahnhofzugang West,
- die Erneuerung der SBB-Liegenschaften am Bollwerk,
- eine allfällige teilweise Umnutzung des Burgerspitals.

Hinzu kommen in den nächsten Jahren die Sanierung der Verkehrsanlagen im Bollwerk und eventuell neue öV-Projekte wie die neue Tramlinie Köniz–Ostermundigen.

«Autofrei» ist kein Hindernis

Aus heutiger Sicht stehen alle diese unterschiedlich weit gediehenen Projekte und Planungen einem autofreien Bahnhofplatz nicht entgegen, wie auch ein autofreier Bahnhofplatz die Zukunftsvorhaben seinerseits nicht beeinträchtigen würde. Im Gegenteil: Ein Bahnhofplatz ohne MIV könnte die Entwicklung des Bahnhofgebiets positiv beeinflussen und die Attraktivität des Stadtzentrums weiter steigern: Bei einer Sperrung der Achse Bollwerk–Bubenbergplatz für den MIV würde auf dem Bahnhofplatz noch eine Verkehrsbelastung von 1500 bis 3500 Motorfahrzeugen pro Tag (heute: 20500) verbleiben.

Fazit

Änderungen am Verkehrssystem im Bahnhofgebiet mit Auswirkungen auf die Kapazität der Bahnhofachse für den MIV sind angesichts der sich abzeichnenden baulichen Entwicklungen unausweichlich. Trotz veränderter Voraussetzungen für definitive Verlagerungen im Vergleich zur Verkehrssperre 2007/2008 kann davon ausgegangen werden, dass eine deutliche Verkehrsreduktion zwischen dem Bollwerk und dem Bubenbergplatz ohne Ausbau des bestehenden Strassennetzes im Stadtgebiet möglich ist.

Unter diesen Umständen und wegen der vielen positiven Auswirkungen eines weitgehend autofreien Bahnhofplatzes wird den Stimmberechtigten die Annahme der Initiative empfohlen.

Stellungnahme des Initiativkomitees

Für einen autofreien Bahnhofplatz!

Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs

Der Bahnhof Bern ist die zentrale Verknüpfung von Fern- und Regionalverkehr mit den städtischen Verkehrsmitteln. Rund 150 000 Fussgängerinnen und Fussgänger überqueren täglich den Bahnhofplatz – Tendenz steigend. Mit dem Umbau wurde der Platz durch einen neuen, überdeckten Trambahnhof, optimale Umsteigebeziehungen, den Boulevard Bubenbergrplatz und eine neue Velostation zwar viel attraktiver. Ein Wehrmutstropfen bleibt aber: Täglich queren ca. 20 500 Motorfahrzeuge den Platz.

Ein autofreier Bahnhofplatz ist machbar

Die Sperre während des Umbaus des Bahnhofplatzes hat gezeigt, dass der befürchtete Verkehrskollaps ausblieb. Ein Teil des Verkehrs wird über die «Kleine Westtangente» geführt, ein anderer über die Autobahnen und ein wesentlicher Teil wird durch verkehrsleitende Massnahmen vermindert, d.h. er soll gar nicht erst entstehen. Mehrverkehr in den Quartieren wird verhindert. Es braucht für einen autofreien Bahnhofplatz keine neuen Tunnels.

Mehr Platz zum Leben

Nicht Autokolonnen sollen das Bild des Eingangstors von Bern prägen, sondern ein Platz mit Platz. Mit einem autofreien Bahnhofplatz bekommt der Fuss- und Veloverkehr den Raum, den er auch verdient; Lärm und Abgase werden vermindert, Besucherinnen und Besucher werden zum Verweilen und Flanieren eingeladen, das Gewerbe profitiert – ein autofreier Bahnhofplatz ist ein Gewinn für alle!

Nachhaltige Verkehrspolitik

Mit der Initiative soll der Bahnhofplatz vom motorisierten Individualverkehr befreit werden. Offen bleibt er weiterhin für den öffentlichen Verkehr, den Fuss- und Veloverkehr, Taxis sowie Notfall-Fahrzeuge. Auch Anlieferungen sollen in begründeten Fällen möglich sein.

Breit abgestützt

Die Initiative wurde von den Verkehrs- und Umweltorganisationen VCS, WWF, Pro Velo, Läubigen Stadt und Fussverkehr Bern sowie den Parteien SP, GB, GFL, EVP, GLP, JUSO, JA! und Junge Grüne unterstützt. Die nötigen Unterschriften kamen in Rekordzeit zustande.

Was geschieht bei Annahme der Initiative?

Von heute auf morgen kann der Bahnhofplatzplatz auch bei einer Annahme der Initiative nicht vom MIV befreit werden. Für die Erarbeitung einer mehrheitsfähigen Baukreditvorlage wird ein längerer Planungs- und Projektierungsprozess nötig sein.

Eine Reduktion des Verkehrs auf der Bahnhofachse eröffnet ohne Zweifel grosse Chancen für die städtebauliche Aufwertung des Stadtzentrums ebenso wie für den Langsamverkehr (Fuss/Velo) und den öV. Der Preis dafür ist die zusätzliche Belastung anderer Strassen durch den Umleitungsverkehr. In welchem Verhältnis die Vor- und Nachteile der Verkehrsverlagerung vom Bahnhofgebiet auf andere Teile des Strassennetzes zueinander stehen, hängt entscheidend vom Verkehrssystem ab, das für die Übernahme des verdrängten Verkehrs bereit gestellt wird.

Konsensorientiertes Verfahren

Eine Lösung, die alle berechtigten und teilweise widersprüchlichen Anforderungen vollumfänglich erfüllt, dürfte sich kaum finden lassen. Umso wichtiger wird es deshalb sein, diese Anforderungen in einem breit abgestützten, konsensorientierten Verfahren zu gewichten und für die Planung zu priorisieren.

Zwei Planungsteams parallel

Es ist vorgesehen, bei Annahme der Initiative zwei Planungsteams mit Fachleuten für Verkehrsplanung, Ingenieurwesen und Städtebau/Architektur einzusetzen, die den Auftrag haben, in Varianten Vorprojekte möglicher Verkehrssysteme mit einer Sperre der Achse Bollwerk-Bahnhofplatz-Bubenbergplatz für den MIV und Massnahmen für die städtebauliche Aufwertung des Bahnhofgebiets zu erarbeiten. Die Planungsteams de-

finieren die Voraussetzungen, prüfen die Machbarkeit/Zweckmässigkeit und das Kosten/Nutzen-Verhältnis der Varianten. Dabei sind Lösungen mit Tunnel ausgeschlossen.

Anders als bei einem Wettbewerb sollen die Teams nicht in Konkurrenz zueinander, sondern aufgrund unterschiedlicher Aufträge parallel und in stetigem Kontakt mit einem Begleitgremium tätig sein, das aus weiteren Fachleuten sowie Vertretungen der Politik und der Betroffenen gebildet wird. Im Rahmen von ganztägigen Veranstaltungen prüft das Begleitgremium die Arbeitsergebnisse der Planungsteams und präzisiert die Planungsaufträge. Im gegenseitigen Austausch wird ein Meinungsbildungsprozess ausgelöst, der auch die Auseinandersetzung mit anderen Meinungen und Betrachtungen beinhaltet. Der Gemeinderat trägt die Verantwortung dafür, dass dieser Prozess mit den weiteren anstehenden und laufenden Projekten und Planungen im Umkreis des Bahnhofplatzes (Zukunft Bahnhof Bern (ZBB), Um- und Ausbau Schanzenpost/Postbahnhof, öV-Projekte wie die neue Tramlinie Köniz-Ostermundigen usw.) koordiniert wird.

Definitive Lösung vors Volk

Am Ende dieses voraussichtlich zwei Jahre dauernden Planungsprozesses müssen die Vorprojekte soweit konkretisiert sein, dass die politischen Gremien (Gemeinderat/Stadtrat) entscheiden können, welche Variante weiterzube-

arbeiten ist. Für die Realisierung wird dann wieder die Zustimmung des finanzkompetenten Organs nötig sein. Die Kosten für die Umsetzung werden je nach Variante unterschiedlich ausfallen und werden vermutlich zwischen einem tiefen und einem hohen zweistelligen Millionenbetrag liegen. Die Stimmberechtigten werden sich folglich nach der Abstimmung zur Initiative in einer zwei-

ten Abstimmung auch zum Umsetzungsprojekt äussern können.

Planungskredit steht bereit

Für die erste Phase der Planung hat der Stadtrat unter dem Vorbehalt, dass die Initiative von den Stimmberechtigten angenommen wird, einen Kredit von Fr. 900 000.00 bewilligt.

Mehrheits- und Minderheitsstandpunkte im Stadtrat

Argumente für die Initiative

In einer modernen und zukunftsgerichteten Stadt muss ein zentraler Platz des öffentlichen Lebens, wie das der Bahnhofplatz Bern ist, autofrei sein. Alles andere wäre nicht mehr zeitgemäss.

Es geht um mehr Lebensqualität und um einen touristisch sehr attraktiven, autofreien Bahnhofplatz.

Der Gemeinderat schlägt ein äusserst sorgfältiges, aber auch zeitraubendes Verfahren vor, investiert in die Partizipation aller direkt und indirekt Betroffenen und lässt zwei Planungsteams eine sogenannte Testplanung erarbeiten.

Wenn das Berner Stimmvolk diese Initiative annimmt, so wird der Planungskredit gesprochen und eine Planung vorgenommen. Diese Planung wird zu einem oder auch zu mehreren Vorschlägen führen, die dem Stadtberner Stimmvolk vorgelegt werden.

Argumente gegen die Initiative

Mit dieser Initiative ist nicht klar, wo der Verkehr von rund 20000 Fahrzeugen durchgeführt werden soll. Die Initiative sieht keine Alternativen vor und will sie vermutlich auch nicht.

Eine Achse, die wenig bewohnt ist wie Bollwerk-Laupenstrasse, soll nicht zu Lasten von Wohnquartieren, Begegnungszonen etc. aufgewertet werden. Hier geht die Gleichung nicht auf. Die Anlieferung muss für die Geschäfte gewährleistet sein.

**Abstimmungsergebnis im Stadtrat:
42 Ja- zu 26 Nein-Stimmen**

Antrag

Der Stadtrat empfiehlt den Stimmberechtigten mit 42 Ja- gegen 26 Nein-Stimmen folgenden

Beschluss

zu fassen:

Die Initiative «Für einen autofreien Bahnhofplatz» wird angenommen.

Bern, 25. Juni 2009

Im Namen des Stadtrats:

Der Stadtratspräsident:
Dr. Ueli Haudenschild

Der Ratssekretär:
Jürg Stampfli, lic. iur.