

## Fragebogen für die öffentliche Mitwirkung

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

#### **1a**

Prognosen zeigen, dass die Zahl der täglich ein- und aussteigenden Bahnfahrergäste bis ins Jahr 2030 um rund 40% steigen wird. Ein Grossteil davon wird den von den SBB geplanten neuen Bahnhofzugang Bubenberg benutzen, womit entsprechend mehr Leute den Bubenbergplatz queren werden (in der Abendspitze über 16'000 Personen pro Stunde). Um diese Fussgängerströme ab 2025 bewältigen zu können, muss eine unterirdische Personenpassage zwischen dem Bubenbergzentrum und dem Hirschengraben gebaut werden. Der Bau der Passage Hirschengraben macht eine Umgestaltung des Hirschengrabens notwendig: Das Bubenbergdenkmal soll in die Mitte des Hirschengrabens verschoben und die Oberfläche neugestaltet werden, zudem werden die Bäume ersetzt und leicht verschoben (siehe Kurzdossier, Kap. 4).

**Begrüssen Sie den Bau der Personenpassage mit der damit verbundenen Neugestaltung des Hirschengrabens?**

- ja  
 eher ja  
 eher nein  
 nein

Bemerkungen:

*Die CVP unterstützt die Personenpassage. Wir sind der Meinung, dass sie für die Bewältigung der zusätzlichen Verkehrsströme, die Neugestaltung des Raumes und die Zukunft der Mobilität im Perimeter die einzige Option darstellt.*

*In Zukunft sollte, wann immer möglich, Mischverkehr aus Sicherheits- und Komfortgründen vermieden werden. Längerfristig braucht es in der ganzen Stadt eine Entwirrung der überlasteten Kreuzungen, z.B. mittels Unterführungen für Velofahrende, nicht für Fussgänger.*

**1b Haben Sie weitere Bemerkungen oder Fragen zur Personenpassage Hirschengraben und zur damit verbundenen Neugestaltung des Hirschengrabens?**

*CVP: Ladenlokale und Geschäfte wären eine Möglichkeit, die Passage zu beleben.*

## 2 Option: Personenpassage Hirschengraben mit angeschlossener Velostation

### 2a

Rund um den Bahnhof gibt es bereits heute markant zu wenig Veloparkplätze. Das Stadtentwicklungskonzept (STEK) sieht deshalb vor, im Umfeld des Bahnhofs rund 10'000 Veloabstellplätze bereitzustellen. Um dieses Ziel zu realisieren, sind unterirdische Lösungen notwendig. Damit der ohnehin bereits stark belastete Verkehrsknoten beim Bubenbergplatz nicht zusätzlichen Veloverkehr aufnehmen muss, muss ein beträchtlicher Teil dieser zusätzlichen Veloparkplätze von Südwesten her zugänglich sein. Die geplante Personenpassage Hirschengraben bietet die Chance, mit ihrem Bau gleichzeitig eine unterirdische Velostation zu realisieren, welche den Veloverkehr aus diesem Sektor aufnehmen kann. Zwischen dem Bau der Passage und einer solchen Velostation würden sich Synergien ergeben, da die Station ideal an die neuen Publikumsanlagen der SBB angeschlossen werden könnte (siehe Kurzdossier, Kap. 5).

Die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege (EKD) empfiehlt allerdings, auf die unterirdische Velostation Hirschengraben zu verzichten, weil die Unterhöhlung des Platzes die Authentizität des Denkmals «Hirschengraben» verletze, die archäologischen Strukturen beeinträchtigt und die Bepflanzung schwerwiegend beeinträchtigen würde. Hinzu kommt, dass der im südlichen Teil bestehende historische Brunnen («Widmann-Brunnen») versetzt werden müsste. Weil aufgrund dieser Einschätzungen die Bewilligungsfähigkeit einer Velostation Hirschengraben nicht gesichert ist, wird – mit offenem Ausgang – intensiv nach einer geeigneten Alternative im fraglichen Perimeter gesucht.

Kann die Velostation Hirschengraben oder eine vergleichbare Variante gebaut werden, können die heute im Hirschengraben bestehenden Veloabstellplätze aufgehoben werden. Ist keine solche Velostation realisierbar, ist davon auszugehen, dass im Hirschengraben auch künftig Velos parkiert werden müssen.

**Begrüssen Sie die Bemühungen der Stadt Bern, im Südwesten des Bahnhofs ein ausreichendes Angebot unterirdischer Veloabstellplätze zu schaffen und damit die Veloabstellplätze auf dem Hirschengraben aufheben zu können?**

- ja  
 eher ja  
 eher nein  
 nein

**Falls im fraglichen Perimeter kein alternativer Standort für genügend Veloabstellplätze gefunden werden kann: Würden Sie den Bau der Velostation Hirschengraben begrüssen, obwohl die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege einen Verzicht empfiehlt?**

- ja  
 eher ja  
 eher nein  
 nein

### 2b

**Haben Sie weitere Bemerkungen oder Fragen zu der als Option geplanten Velostation Hirschengraben?**

*CVP: Die Velostation ist eine architektonisch sehr gelungene Lösung. Natürlich ist das Projekt mit höheren Kosten verbunden, aber die Ausserordentlichkeit des Projektes erlaubt es, im gleichen Zug der Umgestaltung des Bahnhofperimeters auch die schwierige Velosituation auf dem Hirschengraben-Platz zu entwirren. Die Investition, den heutigen Velo-Salat schön, sicher und zweckmässig unter die Erde versorgen zu können, lohnt sich. Dafür braucht es in Zukunft aber auch das konsequente Vorgehen der Stadt gegen Velo-Falschparkierer auf dem neuen Platz (Räumungsaktionen).*

Die CVP unterstützt die Velostation, stellt allerdings folgende Forderungen:

- Die Station muss einfach und 24/7 zugänglich sein
- Zugang: Ein Badge-System à la Veloverleih für geschützte Langzeitplätze und ein Teil gratis für Kurzzeitnutzung, damit auch wirklich Nutzung sichergestellt ist (kein zweites Postparc-Fiasko)
- Station muss unterirdisch mit der Passage verbunden sein, so dass der Velofahrer unten durch direkt zur SBB kann.

### 3 Verkehrsmassnahmen im Bahnhofumfeld

#### 3a

Ein wichtiges Ziel der Neuorganisation des Verkehrs im Bahnhofumfeld sind Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr sowie für den öffentlichen Verkehr. Gleichzeitig werden am Knoten Bubenbergplatz / Schanzenstrasse / Laupenstrasse Abbiegebeziehungen für den motorisierten Individualverkehr eingeschränkt. Wie beurteilen Sie die Massnahmen aus Sicht der einzelnen Verkehrsteilnehmenden (siehe Kurzdossier, Kap. 6.2)?

**Begrüssen Sie die geplanten Massnahmen für den Fussverkehr?**

- ja
- eher ja
- eher nein
- nein

**Begrüssen Sie die geplanten Massnahmen für den Veloverkehr?**

- ja
- eher ja
- eher nein
- nein

**Begrüssen Sie die geplanten Massnahmen für den öffentlichen Verkehr?**

- ja
- eher ja
- eher nein
- nein

**Begrüssen Sie die geplanten Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr?**

- ja
- eher ja
- eher nein
- nein

Bemerkungen:

*CVP: Das Linksabbiegen von der Laupenstrasse herkommend Richtung Länggass wird es nicht mehr geben. Und von oben aus der Länggass darf man nur noch zu Stosszeiten nach unten fahren. Die CVP fragt sich, wie dieses Regime umgesetzt bzw. kontrolliert werden soll (Poller? Schilder?). Die Umsetzung dieser Massnahme ist noch völlig offen.*

*Als Tangente wird die Stadtbachstrasse angepriesen. Die ist aber nicht dafür ausgelegt, den ganzen Verkehr aufzunehmen. Die CVP ist klar der Meinung, dass damit nur Probleme verlagert werden: Wo verläuft der Rückstau, den die Stadtbachstrasse verursachen wird? Ausserdem wird die Länggass abgeschottet und für Personen, die auf ein Auto angewiesen sind, fast unmöglich zu erreichen. Dies kommt einer Bevormundung der Anwohner gleich.*

**3b** Um trotz stark wachsenden Personenströmen im Raum Bubenberg ab 2025 ein funktionsfähiges Verkehrssystem zu haben, soll der motorisierte Individualverkehr (MIV) auf dem Bubenbergplatz nach den Vorgaben des Stadtrats mindestens halbiert werden. Um dieses Ziel zu erreichen, soll der MIV bei den Zufahrten zum Bahnhof dosiert und auf Umleitungsrouten gelenkt werden, ohne dass damit die Quartiere belastet werden (Massnahmen siehe Kurzdossier, Kap. 6).

**Begrüssen Sie das Grundprinzip zur Halbierung des MIV und die zugehörigen Massnahmen?**

- ja
- eher ja
- eher nein
- nein

Bemerkungen: *Siehe 3a.*

### 3c

Mit flankierenden Schutzmassnahmen soll der allfällige Mehrverkehr durch das Länggassquartier unterbunden werden (siehe Kurzdossier, Kap. 7.3).

**Begrüssen Sie die geplanten Massnahmen zum Schutz des Länggassquartiers?**

- ja
- eher ja
- eher nein
- nein

Bemerkungen: *Siehe 3a.*

### 3d

Der Stadtrat hat den Gemeinderat zudem beauftragt, ihm im Zusammenhang mit den Verkehrsmassnahmen Zukunft Bahnhof Bern gleichzeitig ein Konzept für einen autofreien Bahnhofplatz vorzulegen. Dann dürfte er nur noch von Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs, des Wirtschaftsverkehrs (Anlieferung, Taxis etc.) und von Velos passiert werden. Die Arbeiten an diesem Konzept sind im Gang.

Die vorliegenden Mitwirkungsunterlagen gehen nicht von einem autofreien Bahnhof aus. Falls gestützt auf das in Arbeit befindliche Konzept später entschieden werden sollte, den Bahnhofplatz für den privaten motorisierten Individualverkehr zu sperren, würde dies grossflächige Massnahmen mit Auswirkungen auf das Strassennetz in der ganzen Stadt Bern erfordern. Im näheren Bahnhofumfeld müssten die nun geplante Verkehrsanlagen nach heutigem Kenntnisstand jedoch nicht mehr wesentlich angepasst werden.

**Würden Sie es begrüssen, wenn der Bahnhofplatz im genannten Sinn autofrei gestaltet würde?**

- ja
- eher ja
- eher nein
- nein

Bemerkungen:

*Solange keine valablen Alternativen in der Verkehrsführung aufgezeigt werden, stehen wir einem autofreien Bahnhofplatz kritisch gegenüber. Die Stadtbachstrasse ist keine Hauptverkehrsachse und kann unmöglich als Tangente den ganzen MIV abwickeln. Wenn parallel dazu die Länggass abgeriegelt wird, wird sich der MIV Schleichwege finden, die zu neuen Verkehrsproblemen führen werden.*

*Es braucht zuerst eine echte, wo möglich auch bauliche Tangentenlösung, bevor ein autofreier Bahnhofplatz in Betracht gezogen werden kann.*

### 3e

Im Umfeld des neuen Bahnhofzugangs Länggasse werden die Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr verbessert, es wird eine sichere Zu- und Wegfahrt zur neuen SBB-Velostation erstellt und die Verkehrsführung bzw. die Lichtsignalanlage so angepasst, dass zu Spitzenzeiten die Zufahrt des MIV in Richtung Bubenbergrplatz unterbunden werden kann (siehe Kurzdossier, Kap. 6.3).

**Begrüssen Sie die geplanten Massnahmen im Umfeld des Zugangs Länggasse?**

- ja
- eher ja
- eher nein
- nein

Bemerkungen: siehe 3f

**3f**

**Haben Sie weitere Bemerkungen oder Fragen zu den Verkehrsmassnahmen im Bahnhofumfeld?**

*Die CVP spricht sich gegen eine weitere Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) aus. Der MIV wurde in der Stadt bereits sehr stark reduziert, was zu viel Umwegverkehr und längeren Fahrdistanzen führt. Das führt bekanntlich wiederum zu mehr Schadstoffen und einem höheren Energieverbrauch.*

## 4 Massnahmen im Umfeld Henkerbrännli

### 4a

Ein wichtiges Ziel der Neuorganisation des Verkehrs im Umfeld Henkerbrännli / Bollwerk sind Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr und den Veloverkehr (siehe Kurzdossier, Kap.8). Wie beurteilen Sie diese Massnahmen aus Sicht der einzelnen Verkehrsteilnehmenden?

**Begrüssen Sie die geplanten Massnahmen für den Fussverkehr?**

- ja
- eher ja
- eher nein
- nein

**Begrüssen Sie die geplanten Massnahmen für den Veloverkehr?**

- ja
- eher ja
- eher nein
- nein

**Begrüssen Sie die geplanten Massnahmen für den öffentlichen Verkehr?**

- ja
- eher ja
- eher nein
- nein

**Begrüssen Sie die geplanten Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr?**

- ja
- eher ja
- eher nein
- nein

Bemerkungen:

### 4b

**Haben Sie weitere Bemerkungen oder Fragen zu den Massnahmen im Umfeld Henkerbrännli?**

*Der Linksabbieger Richtung Bahnhof soll weiter bestehen bleiben. Ansonsten gibt es keine valable Verkehrsführung für den MIV. Wer von der Altstadt her kommend Richtung Insel oder Monbijou fahren will, müsste laut Auskunft der Planer über das Kurzparking Richtung Stadtbachstrasse geleitet werden. Das ist keine Alternative.*

## 5 Gesamtprojekt «Verkehrsmassnahmen ZBB Stadt Bern»

**Haben Sie allgemeine Bemerkungen oder Fragen zum Gesamtprojekt «Verkehrsmassnahmen ZBB Stadt Bern»**

*CVP: Das Gesamtprojekt ZBB ist für Bern das Bau- und Vorzeigeprojekt der Dekade. Es wird die Gestaltung des ganzen Bahnhofareals betreffen und massgeblich die Verkehrsführung beeinflussen. Für die CVP ist klar, dass ein solches Grossprojekt auch ausserordentlich hohe Investitionen mit sich bringt. Sie unterstützt das Gesamtprojekt und hofft, dass es auch als Ganzes angepackt wird und kein Flickenteppich entsteht.*

*Das Grossprojekt ist allerdings nur mehrheitsfähig, wenn es auch vom Gewerbe mitgetragen wird. Der Bahnhofsperimeter ist fester Bestandteil der Innenstadt und die Innenstadt lebt vom Gewerbe. Wer den Gewerbeverkehr behindert, nimmt der Innenstadt ihre Lebendigkeit.*

*Vorbehalte hat die CVP insbesondere in Bezug auf die Verkehrsführung des MIV – hier sehen wir eine verpasste Chance, mit einer echten Tangentiallösung den Verkehr vom Bahnhofplatz weg zu lenken. Die Stadtbachstrasse kann diesem Anspruch nicht gerecht werden. Abbieger verbieten und Quartiere ohne Alternativen für den Verkehr dicht zu machen, ist aus Sicht der CVP ungenügend.*