

Volksabstimmung 7. 3. 2021 zur Kreditvorlage "ZBBS Bau- und Verkehrsmassnahmen der Stadt Bern"

Beurteilung der vorgesehenen Massnahmen im Raum Bubenbergplatz / Knoten Bubenberg / Hirschengraben und der zugrunde liegenden Annahmen aus verkehrsplanerischer Sicht

Annahmen, Folgerungen, geplante Massnahmen	Beurteilung
<p>Geplante verkehrsregulatorische und bauliche Massnahmen zwecks Reduktion MIV (motorisierter Individualverkehr) auf der Achse Bubenbergplatz–Bahnhofplatz–Bollwerk um bis zu 60% im Zeitraum 2019 bis 2027.</p> <p>Ende 2027 werden in der Spitzenstunde somit inkl. ÖV noch \emptyset 9 Mfz pro Minute diese Achse befahren.</p> <p>Eine weitgehende Befreiung vom Durchgangsverkehr ab frühestens 2031 ist in Prüfung (überwiesene Stadtrats-Motion), womit in der Spitzenstunde inkl. ÖV nur noch \emptyset 3-4 Mfz pro Minute diese Achse befahren würden.</p>	<p>Die per Ende 2027 angestrebte Reduktion des MIV / Durchgangsverkehrs ist Voraussetzung für die Bewältigung der zunehmenden Fussgängerströme und qualitativen Ansprüche im Bahnhofumfeld. Sie ist auch aus gesamtplanerischer Sicht sehr sinnvoll.</p> <p>Eine längerfristig weitgehend autofreie Achse Bubenbergplatz–Bahnhofplatz–Bollwerk (ausg. berechtigter Wirtschaftsverkehr) ist sehr sinnvoll, sofern sie ohne nennenswerte Verkehrsumlagerungen in Wohnquartiere (v.a. Länggasse) umsetzbar ist.</p>
<p>Prognostizierte Verkehrszunahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Innert 11 Jahren (2014-2025) + 37.5% Ein-/Aussteiger im Bahnhof Bern • Nach Inbetriebnahme des neuen Bahnhofzugangs Bubenberg + 150% Fussgänger*innen, die den Bubenbergplatz auf Höhe Hirschengraben queren (bis zu 3'200 Querungen in der 10-min-Abendspitze) 	<p>Die der Planung ZBB / ZBBS hinterlegten Prognosen bez. Zunahme der Mobilität als Ganzes sowie des ÖV und der daraus resultierenden Fussgängerströme im Speziellen sind aus heutiger Sicht in starkem Masse überholt:</p> <p>Die durch die Pandemie ausgelösten Veränderungen im Mobilitätsverhalten (vermehrt Homeoffice und Fernunterricht, weniger ausgeprägte Verkehrsspitzen, Ausweichen auf MIV und Velo-/Fussverkehr, etc) dürften dem ÖV leider noch lange zusetzen.</p>
<p>Verbreiterung des Fussgängerstreifens Bubenbergplatz – Hirschengraben "nur bis maximal 16 m möglich".</p> <p>Daher und wegen der beidseits unzureichenden Warterräume sowie wegen der vorgegebenen LSA-Umlaufzeit von maximal 60 sec sei der Bau einer Personenunterführung zwingend / alternativlos – andernfalls drohe in der Morgen- und Abendspitze ein Chaos resp. ein Verkehrskollaps.</p>	<p>Diese immer wieder vorgebrachten Aussagen sind leicht widerlegbar – Warnung vor Chaos ist schlicht unseriös:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Haupt-Fussgängerstreifen in der Achse neuer Bahnhofzugang Bubenberg – Hirschengraben kann problemlos auf 25 m verbreitert werden (s. Plan). Zudem sinkt die Querungsdistanz von heute 18 m auf 10 m, wenn auch neu ohne Mittelinsel. • Die Warteräume vor der LSA werden dank markanter Fahrbahn-Verschmälerung und freigelegtem Erdgeschoss im Gebäude Bubenbergplatz 10/12 gegenüber heute massiv vergrössert. • Solange bei der LSA nicht rigidere Vorgaben eingeführt werden (z.B. Unterbindung des derzeitigen Konfliktgrüns beim Rechtsabbiegen, sind in der kurzen Spitzenzeit beim Haupt-Zebra- streifen 300 Fussgänger pro LSA-Umlauf ohne weiteres bewältigbar. <p>Zu bedenken ist, dass der MIV nebst dem Bubenbergplatz auch auf der Schanzenstrasse und Laupenstrasse per Ende 2027 deutlich abnehmen wird aufgrund der geplanten Unterbindung von Abbiegebeziehungen.</p> <p>Zwar werden künftig mehr ÖV-Fahrten anfallen; doch auch die Langfrist-Option einer zweiten Tramachse auf dem Bubenbergplatz ist ohne Personenunterführung realisierbar, zumal eine solche Option nur im Falle einer weitgehend autofreien Achse Bubenbergplatz–Bahnhofplatz–Bollwerk denkbar ist.</p>

Fazit: Eine Fussgängerunterführung Bubenberg wäre in gewisser Hinsicht durchaus "praktisch" (allerdings nur minimaler Zeitgewinn im Durchschnitt aller Umsteigender Tram/Bus – Bahn). Nötig respektive "zwingend" / "alternativlos" ist sie aber weder per Ende 2027 noch längerfristig. Vielmehr ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis einer solchen Baute als extrem ungünstig zu taxieren.