

Positionspapier

Verkehrspolitik und Raumplanung um den Bahnhof

Verabschiedet am Aktiventreffen vom 15. April 2008

Inhalt

1. Ausgangslage
2. Aus-/ Neubau des Bahnhofs Bern
3. Zugang zum Bahnhof
4. Sauberkeit und Sicherheit im Bahnhof Bern
5. Umsteigemöglichkeiten in stadtnahem Gebiet
6. Tram und Bus
7. Bahnhofplatz
8. Schützenmatte
9. Grosse Schanze

1. Ausgangslage

Der öffentliche Verkehr kann viele Mobilitätsbedürfnisse abdecken und ist zu fördern. Er ist hinsichtlich der Entwicklung der Wirtschaft, dem Tourismus und auch der Umwelt ein wichtiger Standortfaktor für die Stadt Bern. Der öffentliche Verkehr soll gezielt gefördert werden, damit er weiterhin konkurrenzfähig bleibt und auch in städtischen Randgebieten sein Angebot aufrecht erhalten kann. Andererseits sollen auch öffentlich subventionierte Transportunternehmen (SBB, RBS, Bernmobil...) zu effizientem, kostenbewussten Wirtschaften bewegt werden.

Des Weiteren muss das Angebot des öffentlichen Verkehrs den Bedürfnissen der Bevölkerung entsprechen.

2. Aus-/ Neubau des Bahnhofs Bern

Der Bahnhof Bern muss an die wachsenden Verkehrsmengen angepasst werden. Im Vordergrund steht der Aus-/ Neubau des RBS-/ sowie des SBB Tiefbahnhofs. Die Reisenden steigen heute täglich auf engstem Platz ein und aus. In Spitzenzeiten wird die Kapazitätsgrenze bereits heute erreicht bzw. überschritten.

Die Stadt Bern muss mit internationalen, nationalen und den stadtnahen Gebieten optimal verbunden sein. Ein leistungsfähiger Bahnhof dient hierfür als Basis.

Die Grünliberalen fordern, dass die notwendigen Investitionen zum Neu-/ oder Ausbau des Tiefbahnhofs Bern gesprochen werden und dieser innert nützlicher Frist realisiert wird.

3. Zugang zum Bahnhof

Der Zugang zum Bahnhof für zu Fuss Gehende und Velo Fahrende muss attraktiver werden. An den Bahnhofeingängen und in den Unterführungen herrscht zu Spitzenzeiten heute schon ein Gedränge, das besonders für ältere Personen und Familien zum Problem wird.

Die Veloparkiersituation ist trotz zusätzlichen Flächen am Bollwerk und der neuen Velostation chaotisch. Mit der Rückkehr des Individualverkehrs auf den Bahnhofplatz, den neuen Läden in der Christoffelunterführung und mehr Bahnreisenden droht die Situation unhaltbar zu werden. Die Stadt soll ein Veloparkierkonzept für das Gebiet Grosse Schanze bis Bollwerk erstellen, das nebst den Anlagen insbesondere auch die Bewirtschaftung und die begleitende Kommunikation abdeckt.

Die Grünliberalen fordern, dass die Stadt Bern die Zugänge zum Bahnhof und insbesondere den Raum unter dem Baldachin freihält, die Fussgänger auf dem Bahnhofplatz und der Schanzenbrücke bevorzugt und sich im Zusammenhang mit dem Umbau der Schanzenpost um einen weiteren Zugang bemüht. Weiter fordern die Grünliberalen attraktive Veloparkiermöglichkeiten in ausreichender Zahl am Bahnhof.

4. Sauberkeit und Sicherheit im Bahnhof Bern

Alle Benutzende des Bahnhofs Bern sollen sich sicher und wohl fühlen. Die Grünliberale Partei unterstützt die Massnahme der SBB und deren Geschäftspartnern ab 22:00 Uhr keinen Alkohol mehr zu verkaufen.

Um die Sauberkeit und Sicherheit im städtischen Teil des Bahnhofs Bern zu gewährleisten unterstützt die Grünliberale Partei das neue Bahnhofsreglement, welches am 1. Juni 2008 zur Abstimmung gelangt. Darin wird unter anderem das Betteln, Wegwerfen von Abfall und das ungebührliche Verhalten gegenüber anderen Benutzerinnen und Benutzern untersagt.

Die Grünliberalen fordern, dass das neue Bahnhofsreglement (bei Annahme) konsequent umgesetzt wird.

5. Umsteigemöglichkeiten in stadtnahem Gebiet

Der Verkehrsfluss des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Bern ist zu stark auf den Bahnhofplatz und die obere Altstadt ausgerichtet. Fast alle Bus- und alle Tramlinien werden durch dieses Nadelöhr geschleust. Zur Entlastung des Hauptbahnhofes sollen in stadtnahen Gebieten neue Verkehrsknoten gefördert werden. Mit Tangentialbussen gelangen die Passagiere direkt in die umliegenden Orte, womit auch der Hauptbahnhof Bern entlastet wird.

Die Grünliberalen fordern, dass der Hauptbahnhof, der Bahnhofplatz und die obere Altstadt durch die Schaffung neuer Verkehrsknoten in stadtnahem Gebiet entlastet werden.

6. Tram und Bus

Der öffentliche Verkehr in der Stadt Bern ist in den letzten Jahren Opfer seines eigenen Erfolges geworden: Die Kapazitäten können mit der steigenden Nachfrage vielerorts kaum mehr Schritt halten. Wie die Erfahrungen mit dem Tram Bern-West gezeigt haben, nehmen Anpassungen von öV-Linien sehr viel Zeit in Anspruch. Deshalb ist Voraussicht hier besonders wichtig.

Ostermundigen

Die Buslinie 10 ist heute an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt. Bis 2030 ist aber mit einem massiven Nachfragewachstum von bis zu 50% zu rechnen. Die Zweckmässigkeitsbeurteilung Ostermundigen hat gezeigt, dass die Umstellung auf eine Tramlinie die einzige Lösung dieses Problems darstellt.

Die Grünliberalen fordern, dass die Planung des Trams Ostermundigen unverzüglich in Angriff genommen wird.

Köniz

Die kräftig wachsenden Pendlerströme aus dem Raum Köniz werden schon in absehbarer Zeit nicht mehr mit dem bestehenden Angebot an Verkehrsmitteln befördert werden können. Auch hier müssen zügig Projekte für die Umlagerung der Personenströme auf ein leistungsfähigeres, das heisst ein schienengebundenes Verkehrsmittel angegangen werden. Ob dabei Tram-, Normalspur- oder Meterspurschienen zum Zuge kommen sollen, ist indes noch abzuklären.

7. Bahnhofplatz

Die rund einjährige Haupt- und Intensivbauphase hat uns gezeigt, dass es an den Umfahungsstellen und am Rande der Stadt Bern trotz gesperrter Bahnhofplatz-Durchfahrt zu keinem Verkehrskollaps gekommen ist. 200'000 Fussgänger und Fussgängerinnen und zusätzlich viele weitere tausend Velo Fahrende stehen 25'000 motorisierten Fahrzeugen gegenüber.

Der neue umgebaute Bahnhofplatz mit Baldachin und viel Raum wird eine neue Visitenkarte der Stadt sein. Diese Visitenkarte innert kurzer Zeit zu einem grundsätzlich autofreien Platz werden zu lassen, ist eine riesige Chance für die Stadt, den Tourismus, das Gewerbe und die Pendler und Pendlerinnen.

Das Gewerbe der Stadt Bern, namentlich die Organisation „BernCity“ und deren Vereinsmitglieder, erhalten durch einen autofreien Bahnhofplatz einen Anreiz, da der Platz zusätzliche Shopping-Kunden anziehen wird. Dem umliegenden Gewerbe soll zudem die Möglichkeit geboten werden Teile des Platzes für Ihre Interessen nutzen zu dürfen (Events, Standaktionen, Restaurantbestuhlungen, usw.).

Die rund 25'000 zu erwartenden Motorfahrzeuge pro Tag sollen nicht durch gross angelegte Infrastruktur-Erweiterungen bei den Umfahungsstrassen abgefangen werden. Vielmehr soll der autofreie Bahnhofplatz einen Anreiz zur Benutzung des öffentlichen Verkehrs sowie des Langsamverkehrs sein. Die Westtangente ist moderat auszubauen um den Verkehrsfluss zu garantieren, aber nicht um ihn zu fördern. Das Konzept inkl. Berücksichtigung des entstehenden Neufeld-Tunnels muss sicherstellen, dass die Länggasse nicht das leidtragende Quartier des autofreien Bahnhofplatzes sein wird.

Der öffentliche Verkehr soll auch in Zukunft den Bahnhofplatz bedienen können. Taxis sollen einen unmittelbaren und

sinnvollen Standort am Rande des Bahnhofplatzes erhalten. Der Platz muss über eine Not-Fahrspur für Polizei, Ambulanz und Feuerwehr verfügen.

Die Grünliberalen fordern die Entwicklung und raschmögliche Umsetzung eines Konzepts für einen autofreien Berner Bahnhofplatz.

8. Schützenmatte

Das Gebiet Bollwerk, Schützenmatte, Vorplatz Reitschule ist ein „Unort“ und ein sozialer Brennpunkt. Einerseits liegt das an der starken Präsenz von sozial randständigen Gruppen, welche unter anderem zur Kundschaft der Drogendealerszene auf dem Vorplatz und der Drogenanlaufstelle Hodlerstrasse zählen, andererseits ist das Gebiet wegen der baulichen Situation sehr unattraktiv und kaum für eine Nutzung durch eine breitere Öffentlichkeit geeignet. Der Bahnhofplatz ist für den Individualverkehr freigegeben und dadurch ist das Bollwerk eine sehr stark befahrene Strasse (Stadtautobahn).

Der Grossraum Bahnhof Bern ist nicht nur regional sondern auch überregional bestens verbunden und deshalb für Firmen und andere Institutionen mit einem überregionalen Charakter als möglicher Standort höchst attraktiv. Unter diesem Aspekt ist insbesondere die Nutzung der Schützenmatte als Parkplatz suboptimal.

Die Grünliberalen wollen den nordwärts gelegenen Raum um den Bahnhof (Bollwerk, Schützenmatte) für eine breite Öffentlichkeit attraktiver gestalten, nicht nur um die sozialen Brennpunkte in diesem Raum zu entschärfen, sondern auch um eine nachhaltige und ökonomisch sinnvolle Nutzung dieses innerstädtisch gelegenen Raumes zu ermöglichen. Insbesondere wollen wir die Schützenmatte durch Bebauungen und neue Freiräume attraktiver gestalten und fordern die Stadt dazu auf, die hierzu nötigen Schritte einzuleiten. Die Grünliberalen stellen das Bestehen von wichtigen kulturellen Institutionen, wie der Reitschule, im Raum Bahnhof nicht in Frage. Vielmehr befürworten wir in diesem Raum ein konstruktives Mit- und Nebeneinander von öffentlichem Verkehr, Wirtschaft, Kultur und Gewerbe.

Die Grünliberalen setzen sich dafür ein, dass rasch städtebauliche Studien durchgeführt werden und dass bei Vorliegen eines konkreten Projektes per Volksabstimmung über eine entsprechende Zonenplanänderung befunden wird.

9. Grosse Schanze

Die Grosse Schanze ist heute, neben dem Gebiet um die Schützenmatte, der zweitwichtigste Drogenumschlagsplatz im öffentlichen Raum. Viele Frauen und Männer meiden nachts die Grosse Schanze und nehmen einen Umweg in Kauf. Diese Situation ist für die Grünliberalen nicht tolerierbar. Alle Personen, welche den Zugang zur Bahn und den kürzesten Weg von der Länggasse ins Stadtzentrum nützen, müssen sich zu jeder Tages- und Nachtzeit sicher fühlen können.

Um diese Aufwertung der Grossen Schanze zu erreichen, fordern die Grünliberalen, dass die Polizei einen klaren politischen Auftrag zur Umsetzung dieses Sicherheitsauftrages erhält.

Die Beleuchtung auf der Grossen Schanze, insbesondere auf der Einsteinterrasse ist zu verbessern und zu vereinheitlichen. Videoüberwachung soll hingegen nur als Ultima Ratio und auf eng begrenzten Perimetern/Korridoren beim Zugang zum Bahnhof eingesetzt werden.

Einzelne Parkplätze auf dem offenen Park- und Postautodeck ragen heute in Fussgängerbereich hinein und es gibt keine „lesbare“ Fussgängerverbindung über den Parkplatz zur Postautostation/RailCity. Dieses Manko ist zu beseitigen.

Mittelfristig fordern die Grünliberalen den Bau einer attraktiven überirdischen Alternativpassage Länggasse-Innenstadt als zusätzlichen Beitrag, die Grosse Schanze auch nachts mehr zu beleben und die zunehmend überlastete Bahnhoftsunterführung mit Schanzenlift zu entlasten.