

An die Berner Medien, 27.2.2024

Testplanung Stadtraum Bahnhof hat Gutes und Schlechtes

Die AG PSM begrüsst, dass der Gemeinderat die Zweite Tramachse in der Bundesgasse klar bevorzugt (*„erachtet der Gemeinderat eine zweite Tramachse (d. h. vier Trampuren) auf dem Abschnitt Bubenbergplatz–Bahnhofplatz für das Stadtbild, die Aufenthaltsqualität und den Fussverkehr weiterhin als **un**verträglich“*) Diese Aussage übrigens im **Widerspruch** zum Bericht aus dem Stadtplanungsamt SPA (5.2.2), wo genau dies noch als *„stadträumlich verträglich“* dargestellt wird.

Der gesamte städtebauliche Gestaltungsspielraum hängt von der Lage der ÖV-Linien und ihrer Haltestellen ab. Das *„Aufzeigen der Linienführung ÖV sowie Haltestellen- und Umsteigekonzept“* (Aufgabe gemäss 1.2.2) ist durch die Teams **nicht** erbracht worden. Hierzu ist so gut wie nichts Brauchbares vorhanden. Die Lage einer zweiten Tramachse und die aus der Bundesgassvariante entstehenden neuen Planungsspielräume im ganzen Umfeld wurden zu wenig bzw. gar nicht untersucht. Die Aussagen der Testplanung zum städtebaulichen Potential sind deshalb bedauerlich gering.

Leider hat das SPA die Bearbeitungsteams unter längst überholten Randbedingungen, namentlich der unrealistischen ÖV Netzstrategie 2040 der RKBM (mit viel zu hohen Wachstumszahlen), arbeiten lassen. Dazu gehört auch das unmögliche Korsett einer zusätzlichen Tramachse über Bubenbergplatz und Bollwerk. Obwohl die beteiligten Gruppierungen in den sog. Echoräumen auf diese Mängel hingewiesen haben, war das Stadtplanungsamt nicht flexibel genug, die gravierenden Verfahrensfehler zu benennen, geschweige denn zu korrigieren.

Gemessen am eigenen Anspruch der Testplanung: *„Eine besondere Herausforderung in der Erarbeitung einer solchen langfristigen Vision für den gesamten Raum liegt in der gebührenden Berücksichtigung bereits laufender Projekte mit sehr unterschiedlichen Planungshorizonten“* wurde diese Herausforderung nicht gemeistert; diese Beziehungen wurden nicht herausgearbeitet. Die Mängel werden mit dem Allerweltswort *„Aufwärtskompatibilität“* schöngeredet, obwohl unklar ist, was denn ab wann und womit kompatibel werden sollte.

Auch zum Hirschengraben und der dort blockierten Machbarkeit der Unterführung vermisst man erhellende Aussagen. Die AG PSM wertet aber die Aussagen des Gemeinderats zum Bubenbergplatz als erste Tendenz zum Verzicht auf die Unterführung, womit die Verunstaltung der geschützten Hirschengrabenanlage vermieden würde: Die von der AG PSM im Fall Hirschengraben aufgezeigte oberirdische Führung der Fussgänger als Alternative zur geplanten unflexiblen Betonröhre passt hervorragend zum vom Gemeinderat vorgeschlagenen grünen Mittelbereich auf dem Bubenbergplatz. Dieser Ansatz darf zwar keinesfalls auf Kosten breiterer und repräsentativer Trottoirs vor dem Bubenbergzentrum und Burgerspital sowie auf der Südseite des Platzes gehen, aber es ist erfreulich, dass den Querungsbedürfnissen endlich gleiches Gewicht beigegeben wird wie den Längsbeziehungen.

Sehr kritisch steht PSM dem Ansinnen von Bernmobil gegenüber, statt einer Durchbindung via Bundesgasse nur eine «halbe Tramachse West» um das Citywestquartier zu planen. Diese Scheinlösung hätte gravierende Folgen für die erwünschte Umgestaltung des Bubenberg- und Bahnhofplatzes zu fussgängerfreundlichen verkehrarmen Stadträumen und die langfristige Vision eines «shared space» im Stadtraumperimeter Bahnhof Bern.

Freundliche Grüsse
Arbeitsgruppe **Planung Städtebau Mobilität** Bern

Fachspezifische Fragen gerne schriftlich per Email, damit wir die geeignete Person finden:
info@psm-bern.ch