

# So unterschiedlich rechnen die Verkehrsexperten

BZ 20.2.2021

**Hirschengraben** Unterführung oder breiter Fussgängerstreifen: Was es wirklich braucht, ist letztlich eine Frage der Rechenart.

Es ist vielleicht die wichtigste Frage zum neuen Bahnhofsausgang: Droht Bern ohne unterirdische Personenpassage zum Hirschengraben ein Verkehrskollaps, wenn aus dem umgebauten Bahnhof dereinst viele zusätzliche Pendler strömen – oder reicht ein breiterer Fussgängerstreifen aus, wie ihn die Gegner der Vorlage vorschlagen?

Der Gedanke der Gegner ist verlockend: Anstelle der 36 Millionen Franken teuren Unterführung möchten sie den Fussgängerstreifen an der Kreuzung Hirschengraben auf 25 Meter verbreitern, anstatt ihn nur 17,5 Meter breit zu machen. Würden die geplanten Verkehrsberuhigungsmassnahmen umgesetzt, reiche das aus, um die Personenkapazität der Unterführung wettzumachen. Heisst: 36 Millionen gespart.

Von der Lösung ohne unterirdische Passage will die Stadt nichts wissen. Diese sei mehrfach geprüft worden, sagt der Berner Stadttingenieur Reto Zurbuchen. «Ohne Bau einer Personenpassage könnten die Passantenströme mindestens in den Spitzenstunden nicht über den Knoten gebracht werden.»

Schon mit der Passage sei die Ampel so weit optimiert worden, dass kein Spielraum mehr bestehe, die Grünphasen zu verlängern, sagt er. Auf Anfrage rechnet er vor, warum der Vorschlag mit dem 25-Meter-Fussgängerstreifen aus Sicht der Stadt nicht aufgeht:

## **Streitpunkt 1: Der Rückstau**

Der breitere Streifen bedeute, dass ein Velo etwa 2 Sekunden länger zur Durchfahrt benötige,

was dem Zeitbedarf von ungefähr einem Fahrzeug entspreche, so der Stadttingenieur. Wolle man dem Velo eine sichere Durchfahrt gewähren, fehlten somit 2 Sekunden in der Minute oder 2 Minuten in der Stunde. Zurbuchen: «Würde man diese 2 Minuten an der Grünzeit der Zufahrt Bubenbergplatz einkürzen, würde ein Rückstau von 360 Metern bis vor den Schweizerhof entstehen – mit entsprechender Beeinträchtigung des ÖV.»

Diese Rechnung der Stadt habe einen bedeutenden Fehler, kontert Pierre Pestalozzi, Gegner der Vorlage. Pestalozzi kennt die Materie: Der ehemalige Raum- und Verkehrsplaner war 22 Jahre in der Geschäftsführung der Regionalen Verkehrskonferenz Biel-Seeland-Berner Jura tätig.

Zwar habe die Verbreiterung tatsächlich eine maximal 2 Se-

kunden längere Übergangszeit zwischen zwei Grünphasen zur Folge. Doch habe die Stadt bei ihrer Kritik am breiten Fussgängerstreifen vergessen, die Verkehrsberuhigungsmassnahmen einzurechnen: «Bei Inbetriebnahme des neuen Bahnhofzugangs werden die drei genannten Grünphasen am Knoten Bubenbergplatz massiv weniger motorisierten Individualverkehr als heute zu bewältigen haben.» Warnungen vor Rückstau bis zum Schweizerhof seien deshalb haltlos.

## **Streitpunkt 2: Die Behinderung des ÖV**

Neben weiteren Kritikpunkten erwähnt Stadttingenieur Zurbuchen vor allem die Folgen, die ein derart breiter Fussgängerstreifen auf die Sicherheit der Fussgänger und die Zuverlässigkeit des ÖV hätte. Denn wie genau die

zusätzlichen Fussgängerströme das Tramtrasse überqueren würden, das könne man nicht voraussehen. «Ohne Passage nimmt die Personendichte und -dynamik in diesem Bereich noch stärker zu – und damit auch die Gefährdung für die zu Fuss Gehenden und die Behinderung der Trams.» Diese fehlende Zeit könne nicht kompensiert werden, ohne dass der ÖV im Stau stehe, sagt Zurbuchen.

Auch dieses Szenario der Stadt hält Gegner Pestalozzi für falsch – dies vor allem, weil das Betriebskonzept aus dem Dezember 2018 von falschen Annahmen zur Anzahl Buskurse auf der Achse Bubenbergplatz ausgehe. «Für den Linienast Länggasse wurde statt des seinerzeitigen 3-Minuten-Takts fürs Jahr 2025 ein 2,5-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten ange-

nommen.» In Realität sei der ÖV aber dank neuen Doppelgelenkbussen kürzlich auf einen 4-Minuten-Takt ausgedünnt worden.

Für die Insel-Linie sei in der Rechnung der Stadt statt des 5-Minuten-Takts fürs Jahr 2025 ein 4-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten angenommen worden. Pestalozzis Prognose: «Nach Eröffnung des neuen Bahnhofzugangs Bubenberg verkehren zu Hauptverkehrszeiten maximal 30 Bus-Kurspaare – nicht 39 Kurspaare, wie die Planung suggeriert.»

Fazit der verkehrsplanerischen Rechenstunde: Ob die Rechnung der Stadt oder diejenige der Gegner aufgeht, wird sich ein erstes Mal am 7. März zeigen, wenn abgestimmt wird. Und in Realität, wenn nach der Eröffnung die ersten Pendler in Richtung Hirschengraben strömen. (bit)