

## **Dringliche Interpellation Fraktion SP/JUSO (Michael Sutter/Laura Binz, SP): Werden bei der Erschliessung des Wankdorfs die richtigen Prioritäten gesetzt?**

Am 8. Oktober 2020 wurde bekannt, dass das Projekt zum Ausbau und zur besseren Erschliessung des Bahnhofs Wankdorf sistiert wurde<sup>1</sup>, welches bis 2024 hätte realisiert werden sollen. Dies obwohl die bestehende Passarelle in die Jahre gekommen ist und bald an ihre Kapazitätsgrenzen stösst. Die geplante Unterführung für den Fuss- und Veloverkehr hätte zudem auch das neue, rasant wachsende Stadtquartier Wankdorf City endlich besser an die bestehenden Quartiere angebunden. Die Sistierung dieses für Fuss-, Velo- und Öffentlichen Verkehr gleichermassen wichtigen Projekts erscheint umso unverständlicher, als sich der Gemeinderat gleichzeitig öffentlichkeitswirksam für einen raschen Ausbau des Autobahnknotens Wankdorf einsetzt.<sup>2</sup> Diese Prioritätensetzung wirft Fragen auf.

Wir fordern den Gemeinderat daher auf, folgende Fragen zu beantworten:

1. Weshalb wurde das Projekt für den Ausbau des Bahnhofs Wankdorf sistiert?
2. Wurde die Stadt bei dieser Entscheidung der SBB einbezogen? Wie hat sie sich gegenüber der SBB positioniert?
3. Welche Folgen hat die Sistierung des Projekts?
4. Wie wirkt sich die Sistierung des Projekts auf den Realisierungszeitpunkt der vorgesehenen Verbesserungen für Bahnreisende, Velofahrende und Zufussgehende aus?
5. Wie verträgt sich die Sistierung des Projekts mit den verkehrspolitischen Zielsetzungen des Gemeinderats (inkl. Klimamassnahmen) und den Zielen des STEK im Bereich Mobilität?
6. Werden aufgrund der Verzögerung nun vorübergehende Massnahmen zur Verbesserung der Situation umgesetzt? Wann sind welche Massnahmen vorgesehen?
7. Ist der Gemeinderat bereit, sich bei der SBB dafür einzusetzen, umgehend die Planungsarbeiten für ein neues Projekt einzuleiten?
8. Teilt der Gemeinderat die Ansicht, dass der Ausbau des Fuss-, Velo- und Öffentlichen Verkehrs im Raum Wankdorf gegenüber dem beabsichtigten Kapazitätsausbau des Autobahnknotens Priorität haben muss? Was unternimmt er, um dies sicherzustellen?

### *Begründung der Dringlichkeit*

Dem Bahnhof Wankdorf kommt bei der Erreichung des angestrebten Modalsplits gemäss STEK 16 eine zentrale Rolle zu. Zudem ist das Wankdorf für einen Mobilitätshub im Gespräch. Angesichts der Velooffensive und des erweiterten Handlungsplans Klima des Gemeinderats ist die Sistierung dieses Projekts zugunsten des Fuss-, Velo- und Öffentlichen Verkehrs noch unverständlicher. Es muss daher rasch Klarheit geschaffen werden, wie die klimaverträgliche Mobilität dennoch angemessen gefördert werden und den Zielsetzungen des STEK entsprochen werden kann.

Bern, 15. Oktober 2020

*Erstunterzeichnende: Michael Sutter, Laura Binz*

*Mitunterzeichnende: Timur Akçasayar, Marieke Kruit, Edith Siegenthaler, Ayse Turgul, Diego Bigger, Bettina Stüssi, Patrizia Mordini, Nadja Kehrl-Feldmann, Peter Marbet, Mohamed Abdirahim, Johannes Wartenweiler, Fuat Köçer, Elisabeth Arnold*

---

<sup>1</sup> <https://www.bernerzeitung.ch/ausbauplaene-fuer-bahnhof-wankdorf-gestoppt-445830959734>

<sup>2</sup> <https://www.bernerzeitung.ch/die-spaghetti-connection-880523852606>

## Antwort des Gemeinderats

Das Projekt «Weiterentwicklung Bahnhof Wankdorf», welches u.a. eine Personenunterführung mit Veloquerung, eine Velostation sowie eine Verbreiterung der Perrons auf der Nordseite vorsah, wurde unter Federführung der SBB und in enger Zusammenarbeit mit der Stadt entwickelt und vorangetrieben. Aufgrund einer massiven Kostensteigerung und mit Blick auf die angespannte Lage der städtischen Finanzen signalisierte der Gemeinderat den SBB im Juli 2020, dass er eine Finanzierung der von der Stadt zu tragenden Projektelemente unter den veränderten Umständen nicht mehr als gesichert erachte und nach gemeinsamen Lösungen gesucht werden müsse. Dabei liess sich der Gemeinderat insbesondere auch vom Umstand leiten, dass die Stadt aufgrund der Kostensteigerung nur mit viel zu tiefen Beiträgen – bloss rund einem Drittel der denkbaren Subventionen – aus dem Agglomerationsprogramm hätte rechnen können. Nachdem gemeinsame Bemühungen der SBB und der Stadt weder substanzielle Kostenoptimierungen noch andere Finanzierungsmöglichkeiten zu Tage gebracht hatten, wurde das Projekt «Weiterentwicklung Bahnhof Wankdorf» schliesslich im September 2020 von den SBB in Absprache mit der Stadt gestoppt.

Der Gemeinderat und die SBB bedauern diese Entwicklung. Dem Gemeinderat ist bewusst, dass die aktuelle Situation am Bahnhof Wankdorf weder zeitgemäss noch benutzerfreundlich ist und damit insbesondere auch eine adäquate Verbindung zwischen dem Areal Wankdorf City und den bestehenden Quartieren weiter auf sich warten lässt. Deshalb ist es den SBB und dem Gemeinderat wichtig, die Planung eines Folgeprojekts möglichst rasch in Angriff zu nehmen und den Ausbau des Bahnhofs Wankdorf so bald wie möglich gemeinsam zu realisieren. Mit einer solchen Neuplanung kann das Projekt – auch kostenseitig – überarbeitet und optimiert werden. Seitens Stadt ermöglicht dieses Vorgehen zudem, mit einer neuen Eingabe ins Agglomerationsprogramm eine adäquate Subventionierung für die Velostation und die Veloquerung anzustreben.

### *Zu Frage 1 und 2:*

Im Rahmen des Projekts «Weiterentwicklung Bahnhof Wankdorf» wollten die SBB die bestehende Passerelle durch eine Personenunterführung ersetzen. In diesem Zusammenhang meldete die Stadt Bern frühzeitig den Wunsch an, die neue Unterführung velogängig (also breiter) zu gestalten und sie mit einer Velostation zu ergänzen. Gestützt auf eine 2015/2016 unter Federführung der SBB durchgeführte Testplanung bzw. die darin enthaltene Kostenschätzung, meldete die Stadt ihre Projektteile für das Agglomerationsprogramm an; zudem verabschiedete der Gemeinderat 2017 zuhanden der SBB eine Absichtserklärung, in welcher er die Finanzierung der von ihm bestellen Elemente in Aussicht stellte.

Im Rahmen der nachfolgenden Projektierung, welche unter Federführung der SBB durchgeführt wurde, zeigte sich schrittweise, dass mit einer deutlich grösseren Zunahme des Pendlerverkehrs gerechnet werden muss, als ursprünglich angenommen. Entsprechend mussten sowohl die Unterführung als auch die Velostation grösser dimensioniert werden. Zudem gab es aufgrund der örtlichen Komplexität und Abhängigkeiten sowohl bei der SBB als auch bei der Stadt diverse kostenintensive Zusatzbedürfnisse. In der Summe hatten diese Veränderungen erhebliche Auswirkungen auf die Kosten: Für das Gesamtprojekt mussten schliesslich statt der ursprünglich prognostizierten 70 Mio. Franken (Basis: Testplanung 2015/2016) rund 140 Mio. Franken (Basis: Kostenvoranschlag Mai 2020) veranschlagt werden. Auch der Kostenanteil, den die Stadt Bern hätte beitragen sollen, erhöhte sich damit von ursprünglich geschätzten gut 10 Mio. Franken (= Basis für die Anmeldung im Agglomerationsprogramm) auf gegen 40 Mio. Franken. Trotz gemeinsamer Anstrengungen von SBB und Stadt Bern, die Kosten zu reduzieren, konnten im Verlauf der Projektierung keine ausreichenden Einsparungen erzielt werden.

Vor diesem Hintergrund signalisierte der Gemeinderat den SBB, wie eingangs erwähnt, dass das Projekt unter den geänderten Rahmenbedingungen für die Stadt Bern kaum finanzierbar sei. Die SBB und die Stadt suchten in der Folge mit den zuständigen Stellen des Bundes (Bundesamt für Verkehr, Bundesamt für Raumentwicklung) nach Lösungen für eine alternative Finanzierung bzw. eine Zusatzfinanzierung. Weil der Bund aus rechtlichen Gründen weder Zusatzkosten für Bauwerke übernehmen kann, welche nicht direkt dem öffentlichen Verkehr dienen (Velostation, Veloquerung), noch die Gelder aus dem Agglomerationsprogramm nachträglich erhöht werden können, blieben die Gespräche ergebnislos und wurde das Gesamtprojekt in der Folge gestoppt.

*Zu Frage 3, 4 und 7:*

Die Planung eines Folgeprojekts soll nach Auffassung sowohl der SBB wie auch des Gemeinderats so rasch wie möglich in Angriff genommen werden. Wann und in welcher konkreten Form dies geschehen kann, bedarf insbesondere seitens SBB vertiefter Abklärungen und ist noch offen. Selbstverständlich werden dabei aber die Erkenntnisse aus dem bisherigen Projekt in die Grundlagen der neuen Planung einfließen. Eine Neuplanung hat immerhin den Vorteil, dass sich das Projekt weiter optimieren lässt und allenfalls Kosten reduziert werden können. Der Stadt gibt der Projektstopp zudem die Möglichkeit, das Projekt mit realistischen Kosten neu im Agglomerationsprogramm anzumelden und eine adäquate Subventionierung zu erreichen. Für die Nutzenden bleibt es – dies bedauern sowohl die SBB wie auch der Gemeinderat – vorderhand beim Status quo.

*Zu Frage 5:*

Der Gemeinderat hält an seinen Zielsetzungen vollumfänglich fest und wird diese auch in das Folgeprojekt einbringen. Die Sistierung des Projekts erfolgte einzig und allein aus jenen Gründen, welche in der Antwort auf die Fragen 1 und 2 beschrieben sind.

*Zu Frage 6:*

Die SBB prüfen zurzeit, welche Massnahmen bis zur Realisierung des Nachfolgeprojekts dringend und umsetzbar sind. Der Gemeinderat seinerseits hat den zuständigen städtischen Stellen den Auftrag erteilt, bis zur Umsetzung einer neuen Fuss- und Veloverbindung eine geeignete Fuss- und Veloerschliessung des nordliegenden Quartiers Wankdorf City und – im Rahmen der Entwicklung Wankdorffeldstrasse – die notwendigen städtischen Fuss- und Veloinfrastruktureinrichtungen auf Seite Max-Daetwyler-Platz zu prüfen. Ergebnisse dazu stehen aus.

*Zu Frage 8:*

Ein zeitgemässes Angebot für den Fuss-, Velo- und den öffentlichen Verkehr im Raum Wankdorf ist und bleibt dem Gemeinderat sehr wichtig. Der Anschluss Wankdorf ist ein Nationalstrassenprojekt des Bundes. Der Gemeinderat engagiert sich im Rahmen seiner Einflussmöglichkeiten stark für zeitgemässe Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr; so ist etwa der Bau einer zusätzlichen Fuss- und Velobrücke zwischen der Grossen und der Kleinen Allmend geplant. Hinsichtlich der Weiterentwicklung des Bahnhofs Wankdorf wird er – wie ausgeführt – unverändert an seinen Zielsetzungen festhalten.

Bern, 25. November 2020

Der Gemeinderat