

Interpellation Alexandra Thalhammer (FDP): Zukunft Bahnhof Bern: Wie viel Baustellenverkehr und Einschränkungen werden den „LänggässlerInnen“ zugemutet?

Der erste Spatenstich zum Ausbau des Bahnhofs Bern steht kurz bevor. Bis 2025 sollen ein neuer RBS-Bahnhof und eine neue SBB-Personenunterführung mit einem zweiten Hauptzugang beim Bubenbergplatz, aber auch einem neuen Zugang zur Länggasse gebaut werden. Ein solch grosses Bauprojekt wird ohne Zweifel viel Baustellenverkehr, Arbeiterbaracken und Materialdepots sowie Einschränkungen für den automobilen und den Langsamverkehr mit sich bringen. Die Bevölkerung der Länggasse verfolgt die Projektplanung aufmerksam und auch mit einer gewissen Sorge. Es geht das Gerücht um, dass u.a. die Grosse Schanze zu weiten Teilen nicht mehr zugänglich sein wird und der ganze Bauschutt mit Lastwagen via Länggasstrasse abgeführt werden soll.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der ersten Etappe des Bahnhofs Bern wird der Gemeinderat gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie und über welche Verkehrswege wird der anfallende Bauschutt und das Baumaterial von der Baustelle zu und abgeführt werden? Wurde in diesem Zusammenhang auch eine Abführung über die Geleise geprüft?
2. Wo werden die Arbeiterbaracken zu stehen kommen und wo wird das viele Baumaterial gelagert werden? Falls die Grosse Schanze dafür genutzt werden soll, wie wird der Gemeinderat sicherstellen, dass die „LänggässlerInnen“ und die Berner Bevölkerung nicht über Jahre einen beliebten Treffpunkt und Platz für vielfältige Nutzung verlieren?
3. Welche Einschränkungen sind für den privaten und den öffentlichen Verkehr, aber vor allem auch für die Velofahrerinnen und die Fussgänger zu erwarten? Wurde auf die Bedürfnisse von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und Betreuungspersonen mit Kinderwägen Rücksicht genommen?
4. Welche Auswirkungen werden die Bautätigkeiten auf die Abstellplätze von Velos und Rollern rund um den Bahnhof, aber vor allem auf der Seite der Schanzenstrasse haben? Welche alternativen Abstellplätze sind während der Bauphase vorgesehen? Wo wird weiter der neue Veloparkplatz realisiert, der dem neuen Zugang der Länggasse weichen müssen?
5. Was hält der Gemeinderat von den Baustellenplänen der SBB? Wird er sich dieses Mal früher für die Anliegen der betroffenen Quartierbevölkerung einsetzen, als im aktuellen Fall bei der geplanten BLS Werkstätte im Riedbach? Kann sich der Gemeinderat auch eine Einsprache gegen die Pläne der SBB vorstellen?

Bern, 17. September 2015

Erstunterzeichnende: Alexandra Thalhammer

Mitunterzeichnende: Jacqueline Gafner Wasem, Barbara Freiburghaus, Mario Imhof, Bernhard Eicher, Dannie Jost

Antwort des Gemeinderats

Der neue Bahnhof des RBS, die Erweiterung der Personenanlage SBB mit den neuen Bahnhofszugängen beim Bubenbergplatz und in der Länggasse sowie die Verkehrsmassnahmen der Stadt im Bahnhofumfeld sind die drei Schlüsselvorhaben des ersten Ausbauschriffs des Gesamtprojekts

Zukunft Bahnhof Bern (ZBB). Sie schaffen die Voraussetzungen für einen weiteren Ausbau des Angebots beim öffentlichen Verkehr und für einen sicheren und attraktiven Zugang zum Bahnhof. Die Umsetzung der Vorhaben hat deshalb für den Gemeinderat verkehrs-, umwelt- und wirtschaftspolitisch eine sehr hohe Priorität.

Die Vorhaben von RBS und SBB durchlaufen ein eisenbahnrechtliches Plangenehmigungsverfahren (PGV). Die Prüfung der umfangreichen Dossiers durch das Bundesamt für Verkehr wird voraussichtlich bis Ende 2016 dauern. Die beiden Bauherrschaften RBS und SBB gehen von einem Baubeginn Anfang 2017 aus, gewisse Vorarbeiten könnten schon 2016 an die Hand genommen werden. Für die Verkehrsmassnahmen der Stadt liegen Konzepte vor. Für die Projektierung (Phase Vorprojekt) der entsprechenden Massnahmen hat der Gemeinderat am 28. Oktober 2015 eine Kreditvorlage zuhanden des Stadtrats verabschiedet. Für weitere Informationen zum ersten Ausbauschnitt verweist der Gemeinderat auf die entsprechende Vorlage.

Der Gemeinderat kann nachvollziehen, dass der langandauernde Bauprozess gewisse Befürchtungen und Sorgen weckt. Die beiden Bauherrschaften RBS und SBB sind sich denn auch bewusst, dass sie Bauprozesse und Materialtransporte stadtverträglich ausgestalten müssen. Um die Interessen der Stadt und der Bevölkerung optimal wahrnehmen zu können, hat der Gemeinderat im Rahmen des PGV am 16. September 2015 je eine Einsprache gegen die beiden Vorhaben erhoben. Dies ist bei Grossprojekten ein übliches Vorgehen. Wesentlich ist aus Sicht des Gemeinderats insbesondere, dass die Bauherrschaften dem Schutz der Bevölkerung und der Quartiere vor Lärm- und Umweltemissionen und Bauverkehr grösstes Gewicht beimessen und dass sie die Verkehrsführung und die Baustelleninstallationen entsprechend organisieren und laufend optimieren. Der Gemeinderat verlangt auch, dass die Bauherrschaften über die gesamte Bauzeit eine Begleitgruppe mit Vertretungen der betroffenen Quartiere und mit Anrainern einsetzt und dass sie von der Begleitgruppe vorgeschlagene Verbesserungsmassnahmen prüfen und möglichst umsetzen. RBS und SBB haben der Bildung einer solchen Begleitgruppe zugestimmt.

Zu den gestellten Fragen nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

Zu Frage 1:

Der neue RBS-Bahnhof und die Publikumsanlagen SBB werden im Untergrund und über wenige Angriffspunkte realisiert und nicht mit offenen Baugruben im Bahnhofgebiet. Dies ist für die angrenzenden Stadtgebiete grundsätzlich ein Vorteil. Der RBS wird sein Vorhaben von drei Angriffspunkten aus realisieren: über die gesamte Bauphase vom Wildpark und von der Laupenstrasse aus und vorübergehend zusätzlich vom Eilgutareal aus. Auch die SBB hat drei Angriffspunkte: über die gesamte Bauphase auf der Grossen Schanze und vorübergehend zusätzlich hinter dem Burghospital und beim Bubenbergzentrum.

Für den Verkehr während der Bauphase haben RBS und SBB zusammen mit der Stadt verschiedene Lösungen geprüft, unter anderem auch den Bahnverlad (analog zum Hauptbahnhof Zürich). Gemäss Angaben der Bahnunternehmen sind aber in Bern die Voraussetzungen dafür ungünstig, weil es nicht genügend freie Trassen, zu viele Züge und zu wenig Abstellgeleise hat. Aufgrund von Arbeiten an den Stellwerken und Sicherungsanlagen der SBB scheint ein Bahnverlad frühestens ab dem zweiten Quartal 2019 möglich. Dennoch fordert der Gemeinderat in den bereits erwähnten Einsprachen, dass für beide Vorhaben die Option Bahnverlad nochmals geprüft und dazu eine unabhängige Zweitmeinung bzw. Fachexpertise eingeholt wird.

Für diejenigen Bautransporte, die letztlich über die Strasse abgewickelt werden müssen, sind folgende Lösungen vorgesehen:

Der Lastwagenverkehr zu den Angriffspunkten Laupenstrasse, Grosse Schanze, Burgerspital und Bubenbergzentrum wird von der Autobahn über die Achse Forsthaus, Inselplatz, Laupenstrasse und Schanzenstrasse geführt, jener zu den Angriffspunkten Wildpark und Eilgutareal von der Autobahn über die Tiefenastrasse. Lastwagen, die beim Angriffspunkt Laupenstrasse mit Aushubmaterial beladen werden, werden vom Inselplatz die Schlaufe Zieglerstrasse - Schwarztorstrasse - Belpstrasse fahren müssen, weil sie auf der Laupenstrasse nicht wenden können. Zur Bewältigung der Mehrbelastungen sind gemäss den Prüfberichten Verkehr von SBB und RBS keine besonderen Massnahmen erforderlich. Auf diesen Routen können 40-Tonnen-Lastwagen eingesetzt werden, wodurch sich die Anzahl Fahrten gegenüber anderen Varianten, bei welchen nur 28-Tonnen-Lastwagen zum Einsatz kämen, um 30 % reduziert. Lastwagenfahrten durch die Quartiere werden nicht gestattet. Für die Transporte werden gemäss Umweltverträglichkeitsbericht Lastwagen eingesetzt, die mindestens der Abgasnorm Euro-IV genügen.

Zu Frage 2:

Der Ausbau des Bahnhofs ist ohne zentrumsnahe Installationsflächen nicht möglich. Der geplante Bauzugriff der SBB von der Grosse Schanze aus wird unweigerlich dazu führen, dass die Nutzung der Parkanlage über Jahre eingeschränkt wird. Der Gemeinderat verlangt deshalb in seiner Einsprache vom 16. September 2015, dass die SBB die Bauinstallationen weiter optimieren und dass die Fuss- und Veloverbindungen gewährleistet bleiben. Die Sondernutzungskonzession der Stadt Bern für die Beanspruchung von öffentlichem Raum stellt er ausdrücklich nur für eine optimierte Bauinstallation in Aussicht.

Zu einzelnen konkreten Punkten äussern sich die beiden Bauherrschaften wie folgt:

- *RBS:* „Die Installationsplätze bieten generell sehr wenig Platz, so dass keine umfangreichen Baumateriallager angelegt und nur wenige Container platziert werden können. Anlieferung und Abtransport müssen vorrangig ‚just-in-time‘ erfolgen. Die Bauarbeiten beim Abschnitt Bahnhof werden über den Installationsplatz Laupenstrasse abgewickelt. Die Grosse Schanze wird durch die RBS nicht beansprucht.“
- *SBB:* „Im Bereich Grosse Schanze wird für die Baustelleninstallation die Fläche zwischen Schanzenstrasse und SV-Restaurant sowie Gebäude Hochschulstrasse 6 und Parkterrasse beansprucht. Ausserdem wird eine Installationsplattform über der Schanzenstrasse errichtet. Die Ausdehnung wird dem Baufortschritt angepasst, d. h. während dem Innenausbau wird eine grössere Fläche beansprucht als während dem Rohbau.“

Zu Frage 3:

Die Auswirkungen der Bautransporte, welche über die Strasse abgewickelt werden müssen, werden sich im Wesentlichen auf das unmittelbare Umfeld der erwähnten Angriffspunkte und auf die Haupttransportrouten beschränken. Die damit verbundenen Einschränkungen sind - sofern nicht hauptsächlich auf Bahntransport umgestellt werden kann - angesichts der Intensität und der Dauer der Bauphase nicht zu unterschätzen. Der Gemeinderat verlangt deshalb in seiner Einsprache vom 16. September 2015 von den Bauherrschaften ein Gesamtverkehrsmonitoring und die Einsetzung einer Task-Force Verkehr. Die Task-Force wird gebildet durch die Bauherrschaften, Vertretungen der Stadt Bern, von BERNMOBIL und Postauto sowie durch externe Verkehrsexperten. Ihre Aufgabe ist es, das Gesamtverkehrsmonitoring regelmässig auszuwerten, Verbesserungsmassnahmen zu definieren und diese zulasten der Bauherrschaft rasch umzusetzen. Die Task-Force berücksichtigt dabei auch die Anliegen der oben bereits erwähnten Begleitgruppe.

Die Stadt verlangt ferner, dass die Veloverbindungen in der heutigen Qualität aufrechterhalten und vorübergehend aufzuhebende Veloabstellplätze in der Nähe mindestens im gleichen Umfang ersetzt werden. Während der gesamten Bauzeit sind zudem die Fusswegverbindungen und der Zugang zur Bahn hindernisfrei in der erforderlichen Kapazität und Sicherheit zu gewährleisten und gut

zu signalisieren. Auch muss die Verkehrsführung behindertengerecht ausgeführt werden. Darüber hinaus äussern sich die beiden Bauherrschaften wie folgt:

- *RBS*: „Sämtliche Verkehrsbeziehungen stehen auch während der Bauzeit zur Verfügung. Um sichere Verbindungen für Velofahrerinnen und Fussgänger zu gewährleisten, werden punktuell lokale Umleitungen eingerichtet, so unter anderem im Wildpark und an der Laupenstrasse. Im Zusammenhang mit den Bauarbeiten im Wildpark wird die Bushaltestelle Bierhübeli der Linien 11 und 21 während der ersten Bauphase für ca. ein halbes Jahr um wenige Meter stadtauswärts verlegt. Weiter wird für den auf der unterbrochenen Wildparkstrasse verlaufenden Velo- und Fussweg unmittelbar nördlich ein Provisorium errichtet. Die Brückenverbindung für den Langsamverkehr über die Tiefenastrasse kann benutzt werden.
An der Laupenstrasse wird der Gehweg vor dem Stellwerkgebäude von der Nordseite auf die Südseite umgeleitet.“
- *SBB*: „Während den Bauarbeiten ist mit temporären Einschränkungen, temporären Sperrungen und Umleitungen zu rechnen. Die SBB ist bemüht, die Beeinträchtigungen für alle Verkehrsteilnehmer so gering wie möglich zu halten.
Das ostseitige Trottoir der Schanzenstrasse wird für den Fussverkehr im Bereich der Baustelleninstallation aus Sicherheitsgründen gesperrt. Das westseitige Trottoir steht durchgehend zur Verfügung. Die Fussgängerverbindung zwischen Schanzenstrasse und Grosse Schanze/Uni ist gewährleistet, wie auch die Verbindung zwischen Sidlerstrasse und Grosse Schanze/ Parkterrasse (Lift zur bestehenden Personenunterführung).“

Zu Frage 4:

In der Einsprache vom 16. September 2015 verlangt der Gemeinderat, dass vorübergehend aufzuhebende Veloabstellplätze in der Nähe mindestens im gleichen Umfang ersetzt werden und dass die Bauherrschaft für die Bauzeit und für den Zielzustand 2025 dazu beiträgt, das Angebot an Veloabstellplätzen der steigenden Nachfrage der Bahnkunden entsprechend signifikant auszubauen. Rollerabstellplätze sind von den Bauarbeiten nicht betroffen.

Bereits klar ist, dass die Veloabstellplätze an der Schanzenstrasse bei der Treppe zur Grossen Schanze (gegenüber Obergericht) bei Beginn der Bauarbeiten aufgehoben werden müssen. Die SBB wird für die Bauphase an zwei Ersatzstandorten provisorische Abstellplätze schaffen: beidseits der Hochschulstrasse (UniS/Obergericht) und an der Seite des Gebäudes Hochschulstrasse 6 (zwischen den beiden Unigebäuden). Beim neuen Zugang Länggasse wird als definitives Ersatzangebot und als Angebotserweiterung eine unterirdische Velostation realisiert. Für den weiteren Angebotsausbau sind die Lösungen noch zu definieren.

Zu Frage 5:

Um die Interessen der Stadt und der Bevölkerung in diesem komplexen, grossen und zentralen Vorhaben für die Stadt optimal wahren zu können, hat der Gemeinderat seine Anliegen - wie erwähnt - im Rahmen von Einsprachen deponiert. Mit der vorgesehenen Begleitgruppe werden die Quartiere auch die Gelegenheit haben, ihre Anliegen direkt mit den Bauherrschaften zu verhandeln.

Bern, 13. Januar 2016

Der Gemeinderat