

## **Interpellation Daniel Lerch (CVP): Bahnhof Westausgang, war der Gemeinderat zu passiv?**

Der Gemeinderat wie der Stadtplaner äusserten Bedenken, nachdem das gute Projekt Plattform West durch die Welle ersetzt wurde. Eine Lösung im Zusammenhang mit der Schanzenpostsanierung hätte gemäss Aussagen des Gemeinderats eher seinen Vorstellungen entsprochen.

Jetzt ist auch die SBB überzeugt, dass der West-Ausgang des Bahnhofs am falschen Ort ist, leider zu spät. Die Welle wurde gebaut als Verlegenheitslösung, unter dem Druck der für Ende 2004 geplanten Einführung von Bahn 2000.

Wie wir schon im Rat vor der Ausführung der Welle, im Zusammenhang mit unserer Interpellation „Umsteigebeziehungen im Hauptbahnhof“ vom Mai 2004 verlautet haben, sind die Bedürfnisse der Pendler nicht in diesen Schnellschuss eingeflossen. Für die Pendler sind die Wege länger geworden, zudem muss eine stark befahrene Strasse noch zusätzlich überquert werden. Der dadurch entstandene Ampelwald kann kaum jemand begeistern. Die langjährige Planung Masterplan wurde ignoriert.

Es ist nicht das erste Mal, dass durch kurzsichtiges Planen der SBB in Bern Objekte entstanden, die der Stadt mehr Nachteile als Nutzen brachten.

Darum stellen wir dem Gemeinderat folgende Fragen:

- Hat der Gemeinderat zu wenig insistiert und geworben, um für die Stadt eine gute Lösung zu bekommen?
- Ist der Gemeinderat bereit, in Zukunft bei SBB, Post und Bund energischer aufzutreten um die Interessen der Stadt durchzusetzen?
- Wird sich der Gemeinderat einsetzen, dass bei der Schanzenpostplanung Verbesserungen der jetzigen Situation vorgenommen oder zumindest geprüft werden?
- Was gedenkt der Gemeinderat noch zu unternehmen, um diese unglückliche Planung zu korrigieren.

Bern, 19. Januar 2006

*Interpellation Daniel Lerch (CVP), Reto Nause, Beat Gubser, Daniel Kast*

### **Antwort des Gemeinderats**

*Zu Frage 1:*

Die Tatsache, dass auf den Fahrplanwechsel vom Dezember 2004 aus der Sicht des Bahnbetriebs ein Westausgang mit höherer Leistungsfähigkeit notwendig war, ist wohl unbestritten. Aus der Sicht des Gemeinderats hat sich zu diesem Zeitpunkt keine Alternative zur „Welle“ angeboten, auch wenn man sich das gewünscht hätte.

- Galerie und Treppenanlagen des alten Zugangs, zwischen Schanzenbrücke und Schanzenpost waren nach Aussagen der SBB in baulich schlechtem Zustand und konnten so nicht mehr weiter betrieben werden. Dazu kommt, dass die Kapazität der Anlage nicht gross genug war, um das gesteigerte Passagieraufkommen nach dem 12. Dezember 2004 aufzunehmen.

- Im Vorfeld der „Welle“ wurde ein Vorprojekt diskutiert, in welchem der Zugang zu den Perrons auf der Ostseite der Schanzenbrücke vorgesehen war. Dieser scheinbare Vorteil wurde jedoch dadurch geschmälert, dass die Fusswegverbindungen zu den Perrons via Schanzenpostgebäude inkohärent und umständlich waren und die Machbarkeit dieser Lösung nicht nachgewiesen war.

Dass die neue Situation mit der „Welle“ nicht nur Negatives enthält, wie es in den Fragen der Interpellation zum Ausdruck kommen könnte, ist offensichtlich.

Die „Welle“ stellt eine städtebauliche und bahnbetriebliche Aufwertung des Westteils des Bahnhofs dar. Mit dem neuen Westzugang hat sich die Situation für Pendlerinnen und Pendler allgemein verbessert. Die Anlage ist übersichtlich und nachts gut beleuchtet, was viel zum Wohlbefinden und zur Sicherheit der Bahnkundinnen und Bahnkunden beiträgt. Die Behindertengängigkeit ist verbessert worden, die Kapazität der Perronzugänge und der Passerelle ist deutlich höher als vorher. Rolltreppen, Lifte und Bahnhofinfrastruktur (Fahrgastinfo, Kiosk etc.) bieten eine Komfortsteigerung. Ebenfalls verbessert wurde die Umsteigebeziehung Bahn – Bus. Besser angebunden an den Bahnhof wurde das Gebiet westlich des Hirschengrabens, insbesondere die City West.

Unter Würdigung aller Aspekte (Bahnbetrieb, Städtebau, Verkehr, Architektur, Kundenfreundlichkeit, Sicherheit etc.) kann für den neuen Westzugang zum Bahnhof eine durchaus positive Bilanz gezogen werden.

#### *Zu Frage 2:*

Die Interessen der Stadt – so wie die aller anderen Partnerinnen und Partner – sind in den Masterplan Bahnhof Bern eingeflossen und wurden im Richtplan festgehalten. Die Lage der „Welle“ westlich der Schanzenbrücke ist grundsätzlich richtplan- und zonenplankonform. Wie bereits erwähnt, hat sich im erforderlichen Zeitfenster keine Alternative angeboten. Die Projektierung der „Welle“ wurde SBB-intern durchgeführt, die Plangenehmigung erfolgte, wie bei Bahnanlagen üblich im eisenbahnrechtlichen Verfahren. Die Zusammenarbeit zwischen SBB, Post und Bund darf als sehr gut bezeichnet werden.

#### *Zu Frage 3:*

Zur Sicherung öffentlicher Interessen hat der Gemeinderat im Februar 2004 die „Planungszone Schanzenstrasse, Schanzenbrücke, Bogenschützenstrasse“ erlassen. Die Zweckbestimmungen der Planungszone wurden von der Post in das Programm des eben abgeschlossenen Wettbewerbs Schanzenpost aufgenommen. Die Stadt war sowohl bei den Wettbewerbsvorbereitungen als auch in der Wettbewerbsjury vertreten.

#### *Zu Frage 4:*

Die Querung über die Schanzenstrasse ist ein Nachteil. Die Lichtsignalanlage vermag die Verkehrsteilnehmenden nicht zu begeistern, ist aber funktional richtig. Die Situation wurde in den letzten Monaten optimiert: Die Querung der Schanzenstrasse mit vier Fussgängerstreifen und entsprechend langen Grünzeiten – unter Gewährung der Fahrzeugzirkulation – bietet einen guten Komfort für Fussgängerinnen und Fussgänger. Die Verbesserungen wurden von der Öffentlichkeit wahrgenommen, gab es doch kaum mehr negative Rückmeldungen aus der Bevölkerung. Optimierungen werden auch in Zukunft angestrebt, weitergehende Veränderungen können unter den gegebenen Umständen zurzeit jedoch nicht in Aussicht gestellt werden. Dem Gemeinderat ist aber bekannt, dass die SBB einen dritten Zugang zu den Perrons prüft.

Bern, 3. Mai 2006

Der Gemeinderat