

## **Motion Fraktion SVP (Alexander Feuz/Rudolf Friedli/Roland Jakob): Neuer Bahnhof Wankdorf - Optimale Lösung für alle!**

Im Perimeter Wankdorf müssen die Bahngleise entflechtet werden. Die bisherigen Fussgängerüberführungen sind leider baulich teilweise in einem sehr schlechten Zustand und müssen ersetzt werden (Betonkrebs). In Zusammenhang mit der somit ohnehin nötigen Sanierung der Bahngleisquerungen vertreten die Motionäre die Auffassung, dass eine zukunftsgerichtete sinnvolle Lösung gesucht werden muss. Es gilt insbesondere, bei grossen Veranstaltungen (Grosse Events, Fussballmatche) die Verkehrsströme in diesem Bereich zu entflechten und auch in Zukunft für den ESP Wankdorf genügende Kapazitäten für die verschiedenen Verkehrsträger (insbesondere Bahnbenutzer, Fussgänger, Velofahrer) zu schaffen. Es kann zu kritischen gefährlichen Situationen führen, wenn die Fanzüge (resp. Eventbesucher) und die Bewohner nicht entflechtet werden. Es wäre geboten, hier aus Sicherheits- und Kapazitätsgründen verschiedene ober- und unterirdische Querungen einzurichten. Es gilt daher, mit den Grundeigentümern (Stadion), den Bahnen sowie den weiteren Beteiligten (bspw. Stadionbetreiber) eine Lösung zu finden, die den erwähnten Anforderungen gerecht wird. Auch die Kantonspolizei und die Veranstalter wären einzubinden, damit eine zukunftsorientierte Gesamtlösung erzielt werden kann. Es wäre zu prüfen, ob auch die grossen Sportvereine inkl. Dachorganisationen, die das Fussballstadion nützen, einen finanziellen Beitrag an die zusätzlichen Kosten leisten, da ihnen der Zugang grosse Vorteile bietet und die Sicherheits-situation entschärft.

Der Gemeinderat wird beauftragt, die folgenden Massnahmen zu ergreifen:

1. Der Gemeinderat habe sich bei den zuständigen Behörden, Eigentümern und Bahnen dafür einzusetzen, dass bei der Planung geeignete ober- oder unterirdische Übergänge geprüft werden
2. Der Gemeinderat habe für die Velofahrer eine Linienführung ohne grosse Höhendifferenzen anzustreben, wobei bei Grossveranstaltungen unter Umständen ausnahmsweise auch eine andere Linienführungen in Betracht zu ziehen wären
3. Der Gemeinderat habe sich dafür einzusetzen, dass die Kantonspolizei, die Eventorganisatoren, die massgeblichen Sportverbände und -klubs sowie die massgeblichen Interessenverbindungen frühzeitig in die Planung eingebunden sind.
4. Der Gemeinderat habe sich dafür einzusetzen, dass mit den Eigentümern, den Betreibern der Eventbetriebe, aber auch mit den bedeutenden Sportclubs sowie Dachverbänden (Fussballklubs/Fussballverband) Verhandlungen aufgenommen werden, damit diese einen finanziellen Beitrag zur Realisierung der Einrichtungen leisten.

### *Begründung der Dringlichkeit*

Die Planung ist am Laufen. Das Begleitgremium (sog. „sounding bord“) ist bereits aktiv. Es gilt daher, rechtzeitig die nötigen Vorgaben in die Planung einfliessen zu lassen. Wenn die beantragte Dringlichkeit nicht erteilt wird, besteht die Gefahr, dass die Planung ohne Berücksichtigung dieser wichtigen Vorgaben fortschreitet und somit ungenügende und/oder unzweckmässige Übergänge erstellt werden.

Bern, 28. April 2016

*Erstunterzeichnende: Alexander Feuz, Rudolf Friedli, Roland Jakob*

*Mitunterzeichnende:* Henri-Charles Beuchat, Roger Mischler, Hans Ulrich Gränicher, Kurt Rügsegger, Manfred Blaser, Jacqueline Gafner Wasem, Claudio Fischer, Michael Daphinoff, Bernhard Eicher, Mario Imhof

### **Antwort des Gemeinderats**

Die von der vorliegenden Motion angesprochenen Fragen beziehen sich auf ein Bauvorhaben in der Verantwortung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB. Die Motion betrifft damit im Wesentlichen verkehrsplanerische Fragen in Verbindung mit der Wahrnehmung städtischer Interessen nach aussen, insbesondere in stadtexternen Projektorganisationen, und damit inhaltlich einen Bereich, der in der gemeinderätlichen Zuständigkeit liegt. Es kommt ihr daher der Charakter einer Richtlinie zu. Sollte die Motion erheblich erklärt werden, ist sie für den Gemeinderat nicht bindend. Er hat bei Richtlinienmotionen einen relativ grossen Spielraum hinsichtlich des Grads der Zielerreichung, der einzusetzenden Mittel und der weiteren Modalitäten bei der Erfüllung des Auftrags und die Entscheidungsverantwortung bleibt bei ihm.

Der Gemeinderat teilt die Einschätzung der Motionäre, dass der Zugang zum Bahnhof Wankdorf sowie die damit zusammenhängende Verbindung zwischen dem Max-Daetwyler-Platz und dem Rosalia-Wenger-Platz - also zwischen Süd- und Nordseite des Gleisfelds - sowohl für Fussgängerinnen und Fussgänger als auch für Velofahrende verbessert werden müssen.

Dem Gemeinderat ist bekannt und er begrüsst, dass die SBB erste Vorarbeiten für eine neue Unterführung im Bereich des Bahnhofs Wankdorf gestartet haben. Vertretungen der Stadt sind über die entsprechenden Gremien in den Prozess eingebunden.

Im Rahmen der Revision des Richtplans ESP Wankdorf wurde eine Gleisquerung für Fuss- und Veloverkehr als Unterführung im Bereich der Publikumsanlagen und der Perronzugänge des Bahnhofs als Massnahme festgelegt (Ersatz Querung Bahnhof Wankdorf mit fahrbarer Veloverbindung, Realisierung ab 2021). Diese Gleisquerung verbindet zum einen die Gleisanlagen/Perrons mit den Eventnutzungen im Raum Wankdorf (Wankdorfstation/BEA/Postfinance Arena). Zum anderen wird das sich in Entwicklung befindende Areal "Wankdorf City II und III" (insgesamt angestrebtes Richtplanpotential bis 2030: ca. 190 000 m<sup>2</sup> BGF Arbeiten und ca. 67 000 m<sup>2</sup> BGF Wohnen) für den Fuss- und Veloverkehr erschlossen. Damit erhält der Bahnhof eine zentrale lokale wie regionale Erschliessungsfunktion im Raum Wankdorf.

Entsprechendes ist auch im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept der zweiten Generation (RGSK II) als Massnahme der Priorität A vorgesehen: "Bern, Verbesserung ÖV-Knotenpunkt Wankdorf (ÖV-Reg-4)" mit den Zielsetzungen, (Perron-)Zugänge und Platzverhältnisse zu verbessern sowie eine "neue Quartierverbindung Nord-Süd für den Fuss- und Veloverkehr" zu schaffen (Massnahme: "Neue Personenunterführung kombiniert mit einer neuen Veloquerung zwischen Max-Daetwyler-Platz und Rosalia-Wenger-Platz").

Sodann bezieht sich das STEK 2016 im hier interessierenden Zusammenhang auf das RGSK II. Gemäss Vertiefungsbericht Mobilität soll für den Fussverkehr mit einer "neuen Personenunterführung kombiniert mit einer neuen Veloquerung zwischen Max-Daetwyler-Platz und Rosalia-Wenger-Platz" eine Netzlücke geschlossen werden (S. 52). Für den Veloverkehr geht es um das "Schliessen von weiteren Netzlücken auf den Velohaupttrouten": "Im Rahmen des Ausbaus S-Bahnhaltestelle Wankdorf ist die Gleisquerung für den Veloverkehr zu verbessern. Mit einer komfortablen Unterführung kann eine bessere Verbindung der sich stark entwickelnden Gebietsteile geschaffen werden [...]" (S. 47; vgl. Plan Massnahmen Langsamverkehr, S. 40/41: "Neue «Netzelemente»: "3a Querung S-Bahnhaltestelle Wankdorf").

*Zu Punkt 1:*

Wie eingangs erläutert, hat sich der Gemeinderat bereits im Rahmen übergeordneter Planungsprozesse, aber auch mit Bezug auf das konkrete Vorhaben der SBB dafür eingesetzt, dass geeignete Querungen geprüft werden. Er wird sich auch weiterhin in diesem Sinn engagieren.

*Zu Punkt 2:*

Die vorgesehene Unterführung wird eine Linienführung ohne nennenswerte Höhendifferenzen ermöglichen. Die Regelung der Nutzung der Unterführung bei grossem Publikumsandrang muss im Rahmen des Besucher-Managements bei Grossanlässen situativ im Detail geklärt werden. Zu den denkbaren Massnahmen gehört auch das allenfalls temporäre Ausschildern von Alternativ-Routen.

*Zu Punkt 3:*

Die Federführung in der Planung der Unterführung liegt bei den SBB. Die Vertretungen der Stadt in der Projektorganisation werden einbringen, dass die massgeblichen Akteure und Anspruchsgruppen von Vorteil frühzeitig in die Planung eingebunden werden. Dazu zählt der Gemeinderat insbesondere auch die betroffenen Quartiervertretungen.

*Zu Punkt 4:*

Der Teil Querung für den Fuss- und Veloverkehr kommt grundsätzlich für eine Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds des Bundes in Frage, während der Teil Bahninfrastruktur und Bahntechnik über die Leistungsvereinbarung zwischen Eidgenossenschaft und Schweizerischen Bundesbahnen (LV SBB) finanziert wird (so auch die Aussage im RGSK II). Ob der Bund resp. die SBB gestützt auf die Eisenbahngesetzgebung eine Kostenbeteiligung Dritter aufgrund von deren Sonderinteressen oder allfälligen Sondervorteilen anstreben (Art. 58b und 58c EBG resp. Fortführung der Praxis zum früheren Art. 3 Abs. 4 SBB-Gesetz), liegt ausserhalb des Zuständigkeitsbereichs der Stadt Bern. Unter diesem Blickwinkel sieht der Gemeinderat keinen Anlass, gegenüber den SBB im Sinn von Punkt 4 der Motion vorstellig zu werden, zumal Erschliessungen der vorliegenden Art Aufgabe der SBB als Infrastrukturbetreiberin bzw. der öffentlichen Hand sind.

Aus diesen Gründen sind Punkt 1 - 3 der Motion als Richtlinie erheblich zu erklären sowie Punkt 4 abzulehnen.

**Antrag**

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, Punkt 4 abzulehnen sowie Punkt 1 - 3 als Richtlinie erheblich zu erklären.

Bern, 28. Juni 2017

Der Gemeinderat