

Interpellation Fraktion AL/GPB-DA/PdA+ (Luzius Theiler, GPB-DA): Planung Bahnhofumbau: Wie kann die Mitbestimmung der Stadt gewährleistet werden, bevor Sachzwänge geschaffen werden?

An einer Medienkonferenz wurden die Pläne für den Umbau des Berner Bahnhofs vorgestellt. Dabei wurde klar, dass das obere Stadtzentrum während den nächsten ca. 25 Jahre zur Grossbaustelle werden soll. In einer ersten Etappe sollen der neue Bahnhofzugang am Bubenbergplatz und der RBS-Tiefbahnhof realisiert werden, in der zweiten Etappe die Westerweiterung unter der Grossen Schanze mit neuen Geleisen mit den entsprechenden Zufahrten. Die Gefahr besteht, dass bei diesem gigantischen Projekt auch fragwürdige, umstrittene oder zumindest diskussionsbedürftige Vorhaben präjudiziert werden, bevor sie in der betroffenen Stadt diskutiert und ohne Zeitdruck und ohne bereits beschlossene Sachzwänge von den kompetenten Organen entschieden werden können.

So wurde etwa anlässlich der Stadtrats-Diskussion über den 2. Projektierungskredit für den neuen Bahnhofzugang am 3. April 2014 ein Antrag, auf die geplante neue Unterführung unter dem Bubenbergplatz zu verzichten, mit dem Argument abgelehnt, die Unterführung sei nicht Teil der Vorlage. Bei den an der Pressekonferenz gezeigten Plänen ist jedoch die Unterführung eingezeichnet.

1. Dass ein attraktiver öV attraktive Bahnhöfe mit genügend Platz für die Reisenden braucht, ist unbestritten. Wird auch die Alternative geprüft, in den bestehenden Bahnhofbauten, die heute vollgestopft mit bahnfremden kommerziellen Einrichtungen sind, mehr Raum für die Reisenden freizumachen?
2. Stimmt die Vermutung, dass die neue Unterführung unter dem Bubenbergplatz nach Zürcher Shopville-Vorbild von vorgestern in grossem Ausmass neue Ladenflächen erhalten soll?
3. Ist der Gemeinderat nicht auch der Auffassung, dass FussgängerInnen und Ladenpersonal nicht unter den Boden gehören?
4. Was haben die in der 2. Etappe geplanten neuen Geleise für Auswirkungen auf das Gebiet Schützenmatte?
5. Wo sollen die für die Lagerung des gewaltigen Aushubs für den RBS-Tiefbahnhof und für die Erweiterung der Geleisanlagen im Berg abgelagert werden? Wie sollen die mit dem zusätzlichen Lastwagenverkehr verbundenen Beeinträchtigungen von Wohngebieten vermieden werden?
6. Welcher Zeitplan sieht der Gemeinderat vor, damit die für die künftigen Lebensbedingungen in der Stadt wichtigen Entscheide gefällt werden können, bevor die Entscheide anderswo, in irgendwelchen Fach-, Experten- oder Mitwirkungsgremien hinter verschlossenen Türen gefällt werden.

Begründung der Dringlichkeit

Die Bahnhofplanung erfolgt in grossem Tempo. Die gestellten Fragen müssen dringendst schnell geklärt werden, damit die Stadt ihre Einflussmöglichkeiten auf das Projekt nicht verliert.

Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats abgelehnt.

Bern, 18. Juni 2015

Erstunterzeichnende: Luzius Theiler

Mitunterzeichnende: Mess Barry, Daniel Egloff, Christa Ammann

Antwort des Gemeinderats

An der im Vorstoss erwähnten Medienkonferenz vom 11. Juni 2015 haben die Planungspartner des Gesamtvorhabens Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) über den Beginn des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens zum neuen Bahnhof RBS und zu den Publikumsanlagen SBB inkl. Zugang Bubenberg informiert. In den Plänen der SBB wurde für das Umfeld des Zugangs Bubenberg nicht die heutige, sondern die künftige Verkehrssituation dargestellt. Diese Darstellung dient einzig dem besseren Verständnis und hat rechtlich keine Bedeutung. Grundlage dazu bildet das Betriebs- und Gestaltungskonzept, über das die Stadt Ende 2013 informiert hat.

Bis Mitte 2015 wurden verschiedene weiterführende Studien zur Verkehrssituation im engeren und weiteren Bahnhofumfeld durchgeführt, die Studienphase wurde abgeschlossen. Für die nächste Projektphase für die Definition der Verkehrsmassnahmen im engeren und weiteren Bahnhofumfeld hat der Gemeinderat Ende Oktober 2015 zuhanden des Stadtrats eine Kreditvorlage verabschiedet (Aufstockung des im April 2014 für den Zugang Bubenberg bewilligten Projektierungskredits). Für die Verkehrsmassnahmen wird zu gegebener Zeit ein Baubewilligungsverfahren durchgeführt und den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern ein Kredit für die Umsetzung der Massnahmen beantragt werden. Ob die ergänzende Personenunterführung zum Hirschengraben realisiert werden soll, ist im Verlauf der nächsten Projektierungsphase zu entscheiden.

Die Verkehrsmassnahmen und die ergänzende Personenunterführung sind nicht Teil des SBB-Projekts und werden deshalb auch nicht im eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren bewilligt.

Zu den gestellten Fragen nimmt der Gemeinderat vor diesem Hintergrund wie folgt Stellung:

Zu Frage 1:

Der Bahnhof ist grösstenteils Eigentum der SBB, die Stadt ist lediglich Eigentümerin der Christoffel- und der Neuengassunterführung. Das Projekt Publikumsanlagen SBB sieht gewisse Anpassungen an den bestehenden Passagen vor. Der enge Durchgang von der Bahnhofhalle in Richtung heutige Hauptpassage und Perronzugänge wird verbreitert, dies teilweise zu Lasten von Kommerzflächen. Die neuen Passagen sind so dimensioniert, dass neben den Kommerzflächen genügend Zirkulationsflächen bestehen.

Zu Frage 2 und 3:

Die bauliche Machbarkeit der ergänzenden Unterführung wurde in einer technischen Studie nachgewiesen. Grundsätzlich wäre es möglich, die Unterführung auf einer Seite oder auf beiden Seiten entlang der Zirkulationsflächen auszuweiten, um Flächen zu schaffen, die allenfalls auch kommerziell genutzt werden könnten. Ob die Verkehrsmassnahmen im Umfeld des neuen Zugangs Bubenberg mit oder ohne ergänzende Unterführung realisiert werden sollen, ist erst gestützt auf die Projektierung zu entscheiden. Shopville-Dimensionen werden allfällige Kommerzflächen aufgrund der beschränkten Länge der Unterführung sicherlich nicht aufweisen.

Der Gemeinderat ist der Auffassung, dass der Zugang Bubenberg in erster Linie oberirdisch erschlossen werden soll. Allerdings strebt er zusätzlich eine Unterführung unter dem Bubenbergplatz an, da dadurch ein rascher und zum übrigen Verkehr konfliktfreier Zugang zur Bahn angeboten und zudem Verbesserungen für den Veloverkehr ermöglicht werden können.

Zu Frage 4:

Gemäss heutigem Kenntnisstand muss das Gleisfeld östlich des Bahnhofs umgebaut und der Bahnviadukt über eine gewisse Länge ausgeweitet werden, damit die Zufahrt zu den neuen Perrons möglich ist.

Dadurch würde der Abstand zwischen Viadukt und Reitschule reduziert, auch der Vorplatz wäre betroffen (mehr Stützen, grössere Überdeckung). Zudem muss vermutlich die Neubrückstrasse etwas abgesenkt werden, damit die Durchfahrthöhen unter dem verbreiterten Viadukt gewährleistet bleiben. Konkretere Aussagen sind zum heutigen Zeitpunkt noch nicht möglich.

Zu Frage 5 (Teil 1):

Abklärungen des RBS mit den zuständigen regionalen und kantonalen Stellen haben ergeben, dass für die anfallenden Materialmengen in bestehenden Deponien der Region Bern ausreichende Kapazitäten bestehen. Daher ist keine separate Projektdeponie erforderlich. Ablagerungen sind gemäss Umweltverträglichkeitsbericht in den Deponien Türlacher (Gemeinden Jaberg und Kirchdorf), Bümberg (Gemeinden Kiesen und Heimberg), Oberwangen (Gemeinde Köniz), Silbersboden (Gemeinde Mattstetten) und Bluemisberg (Gemeinde Rubigen) möglich. Diese Lagebeurteilung basiert auf der Annahme, dass der Transport praktisch ausschliesslich auf der Strasse erfolgt. Der Gemeinderat hat in seiner Einsprache vom 16. September 2015 im Plangenehmigungsverfahren (PGV) gefordert, dass ein Bahnverlad mittels einer externen Fachexpertise geprüft wird (vgl. auch die Antwort auf Frage 5). Beim Bahnverlad müsste voraussichtlich das Deponiekonzept angepasst werden. Die Erweiterung der Gleisanlagen ist Teil des 2. Ausbauschriffs ZBB. Dazu gibt es noch keine Konzepte für Materialdeponie und Baulogistik.

Zu Frage 5 (Teil 2):

Dem Gemeinderat ist sehr wichtig, dass in der Bauphase dem Schutz der Bevölkerung und der Quartiere vor Lärm-, Verkehrs- und Umweltimmissionen grösstes Gewicht beigemessen wird; dies hat er auch in seiner Einsprache im Rahmen des PGV eingefordert.

Der neue RBS-Bahnhof und die Publikumsanlagen SBB werden gemäss den PGV-Projekten im Untergrund und über wenige Angriffspunkte realisiert und nicht mit offenen Baugruben im Bahnhofgebiet, was für die angrenzenden Stadtgebiete von Vorteil ist. 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 Grosse Schanze und vorübergehend zusätzlich hinter dem Burgerspital und beim Bubenbergszentrum. Für den Verkehr während der Bauphase haben RBS und SBB zusammen mit der Stadt verschiedene Lösungen geprüft, unter anderem auch den Bahnverlad des Materials (analog zum Hauptbahnhof Zürich). Dies scheint aber aus bahnbetrieblichen Gründen zurzeit schwierig, denn es hat gemäss Angaben der SBB nicht genügend freie Trassen, zu viele Züge und zu wenig Abstellplatz. Aufgrund von Arbeiten an den Stellwerken und Sicherungsanlagen der SBB scheint die Inbetriebnahme eines allfälligen Bahnverlads zudem - wenn überhaupt - frühestens im zweiten Quartal 2019 möglich. Wie bereits erwähnt, hat der Gemeinderat in einer Einsprache im Rahmen des PGV nun für beide Vorhaben gefordert, dass die Option Bahnverlad mittels einer externen Fachexpertise nochmals geprüft wird.

Gemäss dem in den beiden PGV-Dossiers enthaltenen Verkehrsbericht wird der Lastwagenverkehr zu den Angriffspunkten Laupenstrasse, Grosse Schanze, Burgerspital und Bubenbergszentrum 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. Zur Bewältigung der Mehrbelastungen sind gemäss diesem Bericht keine besonderen Massnahmen erforderlich. Auf den vorgesehenen 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 sind nicht gestattet. Für die Transporte werden gemäss Umweltverträglichkeitsbericht Lastwagen eingesetzt, die mindestens der Abgasnorm Euro-IV genügen. Das Volumen des Bauverkehrs von RBS und SBB wird von Bauphase zu Bauphase stark schwanken, da dieses stark von den jeweiligen Arbeiten sowie vom Bauverlauf abhängig ist.

Die Stadt, SBB und RBS haben sich darauf geeinigt, dass auf Kosten der Bauherrschaften über die gesamte Bauzeit ein Gesamtverkehrsmonitoring installiert und - unter Einbezug von externen Fachexperten - eine Task-Force eingesetzt wird, welche die Verkehrs-, Lärm- und Luftschadstoffbelastungen kontrolliert und nötigenfalls korrigierend eingreifen kann. Parallel dazu ist eine Begleitgruppe mit Vertretungen der betroffenen Quartiere und der Anwohnerschaft vorgesehen, um die Anliegen der Wohnbevölkerung rasch und optimal wahrnehmen zu können. Diese Vorkehrungen hat der Gemeinderat auch in seiner Einsprache vom 16. September 2015 eingefordert.

Zu Frage 6:

Die Entscheide zur Umsetzung des RBS-Bahnhofs und der Personenanlagen SBB werden nicht auf Stufe Gemeinde gefällt. Die Vorhaben sind durch die bewilligten Beiträge von Bund und Kanton finanziert und sollen im laufenden PGV bewilligt werden. Etwas anders verhält es sich beim neuen Zugang Bubenberg. Dieser soll zwar ebenfalls im PGV bewilligt werden. Im Gegensatz zum Beitrag des Bundes sind hier jedoch die Beiträge von Stadt und Kanton noch nicht bewilligt. Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass 2017 eine Volksabstimmung zum Beitrag der Stadt an den Zugang Bubenberg stattfinden wird.

Noch einmal anders verhält es sich bei den Entscheiden zu den Verkehrsmassnahmen im engeren und weiteren Bahnhofumfeld. Hier ist die Stadt zuständig, die geeigneten Massnahmen zu definieren und umzusetzen. Hierzu sind neben verschiedenen Kreditbeschlüssen des Stadtrats und der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger später auch Baubewilligungen nötig. Aktuell hat der Gemeinderat zuhänden des Stadtrats eine Kreditvorlage für die Projektierung der Verkehrsmassnahmen verabschiedet. Eine Volksabstimmung zum Realisierungskredit für die Verkehrsmassnahmen ist aus heutiger Sicht ab 2019 möglich.

Für die Umsetzung der Verkehrsmassnahmen sind zudem Bewilligungsverfahren erforderlich, in denen Möglichkeiten für Einsprachen und Beschwerden bestehen. Entscheide „hinter verschlossenen Türen“ gibt es keine.

Bern, 28. Oktober 2015

Der Gemeinderat