

Interpellation Fraktion SP/JUSO (Gisela Vollmer, SP): Tram Region Bern: Neuer Umsteigebahnhof Weissenbühl – finanziert durch zusätzlichen Wohnungsbau auf dem Bahnareal?

Die Stadt Bern benötigt dringend mehr Wohnungen. Zudem wäre eine Umsteigebeziehung Bahnhof Weissenbühl/Tram Region Bern für die weitere Entwicklung des Quartiers Mattenhof/Weissenstein sehr wichtig.

Ausgangslage

Im Stadtteil Mattenhof/Weissenstein leben 28'000 Menschen und ca. 40'000 arbeiten dort. Allein im Quartier Weissenbühl wohnen knapp 7'000 Einwohnerinnen. Am 24.4.2009 erklärte der Kanton in der Begleitgruppensitzung Tram Region Bern, dass sich einer der Umsteigepunkte vom Tram Region Bern am Bahnhof Weissenbühl befinden wird.

Probleme

Der Umsteigeweg vom bestehenden Bahnhof Weissenbühl zur Schwarzenburgstrasse, der neuen Haltestelle des Trams Region Bern, beträgt ca. 300 m. Das ist keine Umsteigebeziehung! Bereits am 12.12.2010, zur Eröffnung des Trams Bern West, wird das Tram Nr. 3 nicht mehr unter dem Baldachin halten! Zu einem späteren Zeitpunkt ist die Umstellung auf einen Bus geplant, als Versuchsphase! Im Verhältnis zu anderen Quartieren und Regionsgemeinden wird sich damit die Erschliessungsqualität mit dem öV im Stadtteil III insgesamt verschlechtern. Obwohl der Baubeginn des Trams Region Bern für 2014 geplant ist, verschob der Gemeinderat bereits vor einiger Zeit die Entwicklungsplanung im Bereich Weissenbühl in die zweite Priorität. Auch die Quartierplanung ist im Verzug.

Meinung des QM3

Die Delegierten des QM3 sind an einer Umsteigebeziehung am Bahnhof Weissenbühl sehr interessiert, fanden aber bei den verschiedenen Partnern bisher wenig Unterstützung: die Stadt Bern hat die Planungsverfahren im Weissenbühlquartier eingestellt und der BLS ist die Verschiebung des Bahnhofs zu teuer!

Die Areale

Entlang der Bahnlinie zwischen dem bestehenden Wohnquartier und dem Wald besitzt die BLS Land, welches sich sehr gut für den Wohnungsbau eignen würde: Es ist sehr gut erschlossen, angrenzend an ein Wohn- und ein Naherholungsgebiet. Ein Teil des Areals befindet sich in der Wohnzone, ein weiterer in der Zone D und der Rest in der Industriezone, welche man umzonen müsste. Zudem grenzt das Areal an StaBe-Land, welches zur Zeit zwischengenutzt wird. Auch unter dem Aspekt „Sicherheit im öffentlichen Raum“ wäre Wohnen hier eigentlich die richtige Nutzung.

Fragen an den Gemeinderat

Der Gemeinderat wird gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Was kostet die Verschiebung des Bahnhofs Weissenbühl an die Schwarzenburgstrasse und das Erstellen eines Umsteigepunktes S-Bahn/Tram?
2. Welche Bruttogeschossfläche kann zusätzlich auf dem bestehenden Bahnareal realisiert werden?

3. Wie hoch schätzt der Gemeinderat den Erlös ein, der aus einer Verdichtung des Areals realisiert werden könnte?
4. Ist mit einer neuen Wohnungsüberbauung, die zusätzlich zum Bahnhof realisiert würde, eine Finanzierung des neuen Bahnhofs möglich?

Bern, 21. Oktober 2010

Interpellation Fraktion SP/JUSO (Gisela Vollmer, SP), Hasim Sönmez, Rithy Chheng, Ruedi Keller, Leyla Gül, Patrizia Mordini, Miriam Schwarz, Silvia Schoch-Meyer, Giovanna Battagliero, Halua Pinto de Magalhães, Giovanna Battagliero, Tanja Walliser, Annette Lehmann, Corinne Mathieu, Ursula Marti, Nicola von Greyerz

Antwort des Gemeinderats

Der Bahnhof Weissenbühl wurde im Zusammenhang mit der Gürbetalbahnlinie 1901 erstellt. Infolge des Bahnhofneubaus und des verkehrstechnischen Anschlusses richtete sich die direkte Umgebung städtebaulich aus und prägt bis heute das unverwechselbare Quartierbild mit urbanen Wohngebäuden und der Ausrichtung der Mittelachse der Südbahnhofstrasse auf das Bahnhofgebäude. Das Bahnhofgebäude und der dazugehörige Vorplatz sind im kantonalen Inventar als „schützenswert“ eingeteilt.

Zu Frage 1:

Die Verbesserung der Verknüpfung von S-Bahn und Nahverkehr ist ein wichtiges Projektziel von Tram Region Bern. Bestandteil dieser Strategie ist der neue Verknüpfungspunkt Kleinwabern (Verlängerung der Tramlinie 9 und Erstellung einer neuen S-Bahnhaltestelle) sowie Verbesserungen der Umsteigesituation bei der Station Liebefeld und dem Bahnhof Ostermündigen. Der Bahnhof Weissenbühl wird heute durch die S3 Biel - Bern - Belp (dort mit Anschluss an die S44 Richtung Gürbetal - Thun) bedient. Die Haltestelle Beaumont der Tramlinie 3 ist ca. 300 m von der S-Bahnstation Weissenbühl entfernt.

Im Rahmen des Projekts Tram Region Bern wurde eine Verknüpfung von Tram und S-Bahn im Bereich Beaumont/Weissenbühl aufgrund einer generellen Überprüfung verworfen. Namentlich sprachen folgende Nachteile gegen ein solches Vorhaben:

- Grosse Auswirkungen auf die Nachbarparzellen durch den Bau der neuen Perrons
- Verschlechterung der ÖV-Erschliessung des Beaumontquartiers durch die Verschiebung der Haltestelle Weissensteinstrasse Richtung Süden zur S-Bahn
- Hohe Kosten für die Verschiebung der S-Bahnstation (inkl. Betriebsinfrastrukturen, neue Verbindungswege zwischen S-Bahnstation und Tram-/Bushaltestelle).

Zudem würde eine Verschiebung des Bahnhofs bisher bestehende Synergien zwischen Bahnhof und heutigem Quartierzentrum beeinträchtigen. So würden das bestehende Restaurant und die Quartierläden entlang der Südbahnhofstrasse durch Wegfallen der Laufkundschaft benachteiligt.

Aus den genannten Gründen wird eine Verschiebung des Bahnhofs Weissenbühl an die Schwarzenburgstrasse als nicht zweckmässig beurteilt. Die Verknüpfung zwischen S-Bahn und Nahverkehr in Richtung Stadt kann auch mit anderen, zweckmässigeren Massnahmen verbessert werden, welche ein besseres Kosten/Nutzen-Verhältnis versprechen. So könnte z.B. die Endhaltestelle der Linie 3 im Falle einer Umstellung auf Busbetrieb zum Bahnhof

Weissenbühl verlegt werden. Eine Verlegung der Endhaltestelle im Trambetrieb wurde ebenfalls geprüft, musste aber vor allem aus Kostengründen verworfen werden.

Zu Frage 2:

Im Einflussbereich der Bahnanlagen hat sich im Umfeld der Bahnstation Weissenbühl beidseitig ein Arbeitsgebiet gebildet. Baulich zeigt sich heute ein heterogenes Bild unterschiedlicher Nutzungen mit punktuellen baulichem Verdichtungspotenzial.

In der städtebaulichen Studie „Arealplanung und Nutzungsstudie Beaumont/Goumoensstrasse mit Gebiet Bahnhof Weissenbühl“ von 2007 unter Federführung von Stadtbauten Bern wurden im Zusammenhang mit der Nachnutzung der alten Tennisplätze (heute Beachvolleyballzentrum) auch mögliche Verdichtungen entlang der Bahnanlagen im Bereich des Bahnhofs Weissenbühl geprüft. Die BLS AG als Grundeigentümerin des heutigen Industrieareals zwischen der Bahnlinie und dem Steinhölzliwald signalisierte, dass eine Änderung der bestehenden Situation aus Sicht des Bahnbetriebs nicht möglich sei. Das Areal mit seinen Bauten sowie die Gleisanlagen werden intensiv genutzt und für einen ordentlichen Betrieb benötigt. Eine Veränderung der Situation würde den reibungslosen Bahnbetrieb stark einschränken und allenfalls sogar verunmöglichen. Auf eine Lösung mit Überbauung der Gleisanlagen wird wegen der zu erwarteten ungünstigen Kosten/Nutzen-Verhältnisse verzichtet. In der städtebaulichen Studie wurde südlich der Bahnanlagen ein Verdichtungspotenzial des heute unbebauten Grundstücks an der Chutzenstrasse (Parzelle Bern Gbbl-Nr. 3/973), des schlecht ausgenutzten Grundstücks Chutzenstrasse 20 (Parzelle Bern Gbbl-Nr. 3/2556) sowie eines Teils des befestigten Areals westlich des Bahnhofgebäudes mit bestehendem Schuppen (Parzelle Bern Gbbl-Nr. 3/3711) festgestellt.

Aktuelle Abklärungen der Abteilung Stadtentwicklung ergaben jedoch, dass das heute unbebaute Grundstück (Parzelle Bern Gbbl-Nr. 3/973) an der Chutzenstrasse als Landreserve der direkt angrenzenden Ausgleichskasse des Kantons Bern (Parzelle Bern Gbbl-Nr. 3/1082) vorgesehen ist. Die Räume der Ausgleichskasse stossen an ihre Kapazitätsgrenze und müssen künftig am Standort erweitert werden. Somit wird das in der Studie aufgezeigte Verdichtungspotenzial stark eingeschränkt.

Durch eine Verlagerung des Bahnhofs an die Schwarzenburgstrasse zur Realisierung eines Umsteigeknotens könnte keine zusätzliche Arealfläche für bauliche Verdichtungen generiert werden. Grob geschätzt könnten unter Berücksichtigung der aktuellen Rahmenbedingungen insgesamt circa 2 500 m² BGF Wohnnutzung oder bis zu circa 4 000 m² BGF an Arbeitsnutzung generiert werden. Dies unter der Voraussetzung einer Zustimmung der Grundeigentümerschaft und einer Anpassung der Grundordnung.

Zu den Fragen 3 und 4:

Infolge einer möglichen Um- und Aufzoning der Areale mit Verdichtungspotenzial (Parzelle Bern Gbbl-Nr. 3/2556 und Teilbereich der Parzelle Bern Gbbl-Nr. 3/3711) würde sich ein Planungsmehrwert ergeben. Auf Basis der vorliegenden Unterlagen und Erkenntnisse können keine konkreten Aussagen zur Höhe des sich allenfalls ergebenden Planungsmehrwerts gemacht werden. Weiterführende Studien wären nötig. Es zeigt sich aber, dass mit einer möglichen Verschiebung des Bahnhofs Weissenbühl, unter Berücksichtigung einer zweckmässigen Lösung, mit sehr hohen Kosten gerechnet werden müsste (siehe Punkt 1). Eine Finanzierung mit dem voraussichtlich geringen Erlös aus den Planungsmehrwerten ist infolge der zu erwartenden hohen Kosten nicht möglich.

Bern, 16. Februar 2011

Der Gemeinderat