

**Interpellation Fraktionen SP / Juso (Michael Aebersold), GB / JA (Urs Frieden), GFL / EVP (Ueli Stüchelberger): 125 Millionen für die Sanierung Wankdorfkreuzung: Was sagt die Stadt Bern dazu?**

Täglich queren 60'000 Fahrzeuge die Wankdorfkreuzung. Geht es nach den Prognosen der Verkehrsplaner, sollen es noch mehr werden. Seit Jahren steht die Sanierung dieses Verkehrsknotens zur Diskussion, und deshalb wurde im 2002 ein Wettbewerb lanciert. Daraus resultierte ein Projekt mit unterirdischem Kreisel für 125 Millionen Franken. Anfang 2004 gingen die Pläne für die neue Wankdorfkreuzung in die Mitwirkung. Die Reaktionen fielen unterschiedlich aus. Das Fazit der Mitwirkung lautete, das Projekt sei mehrheitlich auf positives Echo gestossen. Knapp ein Drittel lehnte es aber ab.

Zustimmung fanden unter anderem die neue Platzgestaltung, die Verlängerung der Tramlinie 9 zur S-Bahn-Station sowie die Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr. Kritisiert wurden vor allem die vorgesehene Kapazitätserhöhung im Autoverkehr sowie die hohen Kosten.

Im Februar 2005 hat der Grosse Rat einen Projektierungskredit von 3.86 Millionen Franken bewilligt. Die Stadt Bern muss ebenfalls 2.4 Millionen Franken an die Projektierung bezahlen, die auf insgesamt 8.2 Millionen Franken veranschlagt ist. Sowohl die hohen Kosten für Projektierung und Realisierung als auch die geplante Kapazitätserhöhung geben zu denken. Besonders für das Nordquartier ist eine Zunahme des Verkehrs um bis zu 20% nicht vertretbar. Wir stellen dem Gemeinderat deshalb folgende Fragen:

1. Um wie viel soll die Leistungsfähigkeit erhöht werden, was wäre die maximale Leistungsfähigkeit des sanierten Platzes für den Autoverkehr, und welche Dosierungsmöglichkeiten und flankierenden Massnahmen könnten umgesetzt werden, um den Verkehr zu kontrollieren?
2. Ist der Gemeinderat wie die Interpellanten der Ansicht, dass die Stadt Bern und insbesondere das Nordquartier keinen Mehrverkehr vertragen? Wie will und kann er sicherstellen, dass dies nach der Sanierung nicht der Fall sein wird?
3. Eine Erfolg versprechende Verkehrspolitik schafft optimale Rahmenbedingungen für den Fuss- und Veloverkehr sowie für den öffentlichen Verkehr. Wie kann sichergestellt werden, dass diese optimalen Rahmenbedingungen geschaffen werden? Wie kann insbesondere sichergestellt werden, dass die Verlängerung des Trams Nr. 9 bis zur S-Bahn-Station Wankdorf wie angekündigt vom Bund aus einem Dringlichkeitsfonds oder aus einer anderen Finanzquelle des Bundes finanziert wird?
4. Gibt es eine Begleitgruppe, in der sowohl die Stadt als auch die Quartierkommission vertreten sind? Falls dies nicht der Fall ist: wird sich die Stadt dafür einsetzen, dass eine solche Begleitgruppe eingesetzt wird?
5. Welche finanziellen Auswirkungen haben Projektierung, Bau und Betrieb der Wankdorfkreuzung für die Stadt Bern und ihre öffentlich-rechtlichen Anstalten (Bernmobil, ewb) und wie sieht der Kostenteiler aus (Bund, Kanton, Gemeinden)? Wer beschliesst in der Stadt Bern über weitere finanzielle Ausgaben (Stimmvolk, Stadtrat, Gemeinderat)?

6. Die Stadt Bern ist von diesem Projekt sehr stark und direkt betroffen: Hat sie eine Art Vetorecht resp. wie könnte ein solches geschaffen werden, sollten die negativen Auswirkungen eines Ausbaus die Vorteile überwiegen?

Bern, 28. April 2005

*Fraktionen SP / Juso, GB / JA!, GFL / EVP (Michael Aebersold, SP / Urs Frieden, GB / Ueli Stückelberger, GFL); Raymond Anliker, Rolf Schuler, Liselotte Lüscher, Beat Zobrist, Giovanna Battagliero, Maya Widmer, Verena Furrer-Lehmann, Sarah Kämpf, Gisela Vollmer, Andreas Krummen, Miriam Schwarz, Stefan Jordi, Patrizia Mordini, Béatrice Stucki, Claudia Kuster, Thomas Göttin, Christof Berger, Ruedi Keller, Andreas Flückiger, Margrith Beyeler-Graf, Andreas Zysset, Franziska Schnyder, Myriam Duc, Anne Wegmüller, Karin Gasser, Catherine Weber, Natalie Imboden, Annette Lehmann, Erik Mozsa, Gabriela Bader Rohner, Martin Trachsel, Nadia Omar, Anna Coninx, Conradin Conzetti, Anna Magdalena Linder, Hasim Sancar*

### **Antwort des Gemeinderats**

Der Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Wankdorf mit seinen Wohn-, Arbeits- und Freizeitnutzungen ist wohl der wichtigste ESP im ganzen Kanton Bern. Von der für alle 31 bernischen ESP-Standorte errechneten Wertschöpfung entfällt ca. die Hälfte auf den Bahnhof Bern und das Wankdorfgebiet. Im ESP Wankdorf wurde mit 400 Mio. Franken bis anhin mit Abstand am meisten investiert. Hier treten freilich auch die Konflikte zwischen wirtschaftlicher Entwicklung und der Lebensqualität im Quartier am deutlichsten zutage.

Ein zentrales Element der ESP-Planung ist die umwelt- und quartierschonende Abwicklung des Verkehrs, der durch die angestrebte Nutzungskonzentration erzeugt wird. Konzeptionell ist sie darauf ausgelegt, durch eine optimale öV-Erschliessung sowie gute Velo- und Fussgängerverbindungen einen möglichst grossen Teil des zu erwartenden Mehrverkehrs auf diese stadt- und umweltverträglicheren Verkehrsmittel zu lenken. Mit ersten konkreten Massnahmen (Bau der S-Bahn-Station Wankdorf, Umbau des Guisanplatzes, flankierende Verkehrsmassnahmen zum Neubau des Fussballstadions) haben die Stadt, der Kanton Bern und die SBB dieser Planungsabsicht auch schon Taten folgen lassen.

Trotz erweitertem öV-Angebot wird mit dem Fortschreiten der Nutzungskonzentration im ESP Wankdorf gemäss den aktuellen Prognosen auch der Motorfahrzeugverkehr zunehmen.

Wenn die Erschliessung der Nutzungsverdichtungen im ESP Wankdorf gewährleistet werden soll, ist eine Neuorganisation des heute voll ausgelasteten, teilweise überlasteten Verkehrssystems im Raum Wankdorf unerlässlich. Dies wurde bereits 1996 im Richtplan behördenverbindlich so festgehalten. Dabei geht es nicht nur um Kapazitätserhöhungen für den motorisierten Individualverkehr; vielmehr sollen auch die Voraussetzungen für die dringend nötigen und in der Mitwirkung nicht bestrittenen Verbesserungen für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr sowie den Fussgänger- und Veloverkehr geschaffen und eine gestalterische Aufwertung des öffentlichen Raums ermöglicht werden. Ohne Ausbau des Wankdorfplatzes gibt es keine Tramverlängerung zur S-Bahn-Station, bleibt der öffentliche Linienbusverkehr im Stau stecken, fehlen die Freiräume für Verbesserungen zugunsten des Langsamverkehrs und nimmt der Verkehrsdruck auf das Quartier zu. Vor diesem Hintergrund ist das Projekt Sanierung Wankdorfkreuzung zu beurteilen.

#### *Zu Frage 1:*

Die heutige durchschnittliche Verkehrsbelastung am Wankdorfplatz liegt bei 60 000 – 65 000 Motorfahrzeugen pro Tag. Das Wankdorfstadion mit seinen Mantelnutzungen wird zu einer Zunahme der Verkehrsbelastung am Wankdorfplatz führen. Die Grenze der Leistungsfähigkeit, die sich nicht allein am Wankdorfplatz, sondern am Funktionieren des gesamten Verkehrssystems Autobahnanschlüsse – Schermenweg – Bolligenstrasse – Papiermühlestrasse – Winkelriedstrasse misst, ist mit der heutigen Verkehrsbelastung erreicht.

Die Erhöhung der Leistungsfähigkeit und die zukünftige maximale Leistungsfähigkeit des Wankdorfplatzes müssen ebenfalls im Gesamtkontext des ganzen Strassensystems gesehen werden. Entscheidend ist, wie sich der Motorfahrzeugverkehr auf die einzelnen Zufahrtsstrassen verteilen wird. Die der Planung zugrunde gelegte Verkehrsprognose zeigt hier auf, welche Erwartungen und Ziele hinter dem Projekt stehen. Sie basiert einerseits auf den Verkehr induzierenden Nutzungsverdichtungen im ESP Wankdorf, die gemäss der geltenden Zonenordnung möglich sind. Andererseits liegt der Verkehrsprognose das städtische Verkehrskonzept mit der konsequenten Dosierung des stadtwärts fliessenden Verkehrs zugrunde. So wird nur für die Achsen Agglomeration – Autobahnanschlüsse – ESP von einer Verkehrszunahme ausgegangen; für die Achsen in die Wohngebiete des Nordquartiers hingegen wurde *keine Verkehrszunahme* prognostiziert. Entsprechend der Verkehrsprognose wurden die verschiedenen Elemente des Projekts Wankdorfplatz ausgelegt. Vorgesehen ist eine Kapazitätserhöhung um rund 20%. Diese wird allerdings aufgrund von neuen Entwicklungen (z.B. Korridorstudie Nord) bereits wieder hinterfragt.

Auf die Möglichkeiten zur Verkehrsdosierung wird in der Antwort auf Frage 2 eingegangen.

#### *Zu Frage 2:*

Die städtische Verkehrsplanung verfolgt seit Jahren die Strategie, den Motorfahrzeugverkehr zu kanalisieren, zu plafonieren und nach Möglichkeit zu reduzieren. Mit einer Vielzahl von Massnahmen hat der Gemeinderat gezeigt, dass er gewillt ist, diese Strategie in die Tat umzusetzen. Dies gilt auch für das Nordquartier, wo verschiedene Quartierstrassen vom Motorfahrzeugverkehr entlastet wurden. Erhebungen auf wichtigen Hauptverkehrsstrassen wie der Lorrainebrücke, der Winkelriedstrasse oder der Papiermühlestrasse zeigen, dass das MIV-Aufkommen auch auf dem Basisnetz stagniert oder sogar abnimmt. Bezogen auf den Umbau der Wankdorfkreuzung bedeutet die Umsetzung der Strategie: Konsequente Verkehrsdosierung im Gebiet Schermenweg und vor allem an der Winkelriedstrasse sowie am Guisanplatz und Erschliessung des ESP-Teilgebiets Stauffacherstrasse über einen vollwertigen Anschluss an die Papiermühlestrasse. Diese Massnahmen sind im Projekt enthalten.

#### *Zu Frage 3:*

Der Umbau des Wankdorfplatzes bringt wesentliche Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr sowie den Velo- und Fussgängerverkehr. Eine Garantie für die Finanzierung der Tramverlängerung mit Mitteln aus dem Dringlichkeitsfonds des Bundes gibt es nicht. Aber das Vorhaben ist in der entsprechenden Projektliste enthalten, und sowohl der Gemeinderat als auch der Regierungsrat des Kantons Bern haben bei verschiedenen Gelegenheiten auf die hohe Priorität der Anbindung der Tramlinie 9 an die S-Bahn-Station Wankdorf hingewiesen.

#### *Zu Frage 4:*

Die Stadt Bern hat sich von Anfang an dafür eingesetzt, dass sie in allen Gremien der Projektorganisation vertreten ist und dies auch bleiben wird. In der Begleitgruppe, die von ihr präsiert wird, ist der Dialog Nordquartier vertreten.

*Zu Frage 5:*

Gemäss den Schätzungen vom März 2005 ist für Strasse, Tramverlängerung und Werkleitungen von Projektierungs- und Baukosten von total rund 96 Mio. Franken auszugehen. Der Anteil der Stadt wird gemäss den bisherigen Annahmen rund 21 Mio. Franken betragen, derjenige von Energie Wasser Bern 10 Mio. Franken. Für Bernmobil fallen keine nennenswerten Investitionskosten an.

Für den Betrieb und Unterhalt liegen noch keine quantifizierte Zahlen vor. Dennoch lässt sich erkennen, dass im Bereich Strasse die Stadt Bern nicht mit relevanten Mehrkosten zu rechnen hat. Die neue Tramlinie wird bei BERNMOBIL und in sehr geringem Masse auch bei der Stadt Bern Kosten verursachen, denen aber Erträge und Abgeltungen des Kantons gegenüber stehen.

Der Beschluss des Kostenanteils der Stadt fällt, da es sich um gebundene Ausgaben handelt, in die Kompetenz des Gemeinderats.

*Zu Frage 6:*

In die Projektorganisation, insbesondere in die Behördendelegation, ist die Stadt Bern einbezogen. Es ist nicht denkbar, dass der Kanton ein Projekt gegen den Willen der Stadtbehörden oder einer Mehrheit der städtischen Bevölkerung realisieren würde. Ein formelles Vetorecht ausserhalb der gesetzlich geregelten und der politisch begründeten Mitwirkungs-, Einsprache- und Referendumsmöglichkeiten existiert nicht.

Der Kanton hat den Projektierungskredit von über 8 Mio. Franken in Absprache und im Einvernehmen mit der Stadt Bern dem Grossen Rat zur Genehmigung vorgelegt. Mit der Kreditbewilligung bejahte das Kantonsparlament grundsätzlich den Ausbau der Verkehrsanlagen im Gebiet Wankdorf.

Bern, 7. September 2005

Der Gemeinderat