

Parlamentarischer Vorstoss. Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 279-2019
 Vorstossart: Motion
 Richtlinienmotion:
 Geschäftsnummer: 2019.RRGR.350

Eingereicht am: 25.11.2019

Fraktionsvorstoss: Nein
 Kommissionsvorstoss: Nein
 Eingereicht von: Mentha (Liebefeld, SP) (Sprecher/in)
 Moser (Biel/Bienne, FDP)
 Kohli (Bern, BDP)
 Klausser (Bern, Grüne)

Weitere Unterschriften: 42

Dringlichkeit verlangt: Ja
 Dringlichkeit gewährt: Ja 28.11.2019

RRB-Nr.: 65/2020 vom 29. Januar 2020
 Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
 Klassifizierung: Nicht klassifiziert
 Antrag Regierungsrat: **Annahme und gleichzeitige Abschreibung**



Fussgänger-Passerelle von der Stadtbachstrasse zum verlängerten Perron (Gleise 49/50) im Bahnhof Bern

Der Regierungsrat wird beauftragt, sich bei der SBB dafür einzusetzen, dass am westseitigen Ende der neuen Perronanlage (Perronverlängerung Gleise 49/50) für die Bahnreisenden eine Passerelle zur Stadtbachstrasse erstellt wird.

Begründung:

Im Rahmen der Bauarbeiten zum Projekt «Zukunft Bahnhof Bern» ist Anfang November 2019 das verlängerte Perron der Gleise 49 und 50 in Betrieb genommen worden. Die neue, knapp 800 Meter lange und teilweise doppelstöckige Perronanlage ersetzt und kompensiert die im Laufe der Bauarbeiten abwechselnd ausser Betrieb zu nehmenden Perrons im Hauptbahnhof. An ihrem westlichen Ende kommt sie bis auf ca. 25 Meter an das Trottoir der parallel verlaufenden Stadtbachstrasse heran. Im Projekt der SBB ist jedoch die entsprechende Verbindung zum Stadtbachquartier – mit Überquerung von maximal vier Gleisen – nicht vorgesehen.

Die in Bern auf Gleis 49 und 50 eintreffenden Reisenden haben somit künftig in jedem Fall die bis zu 400 Meter lange Strecke bis zur «Welle», d. h. bis zur Brücke über die Gleise 1–13, zurückzumarschieren, um den Bahnhof, einen anderen Zug oder die Stadt zu erreichen.

Die neue Gleisanlage kommt beim Publikum schlecht an. Der Stadtpräsident von Biel hat inzwischen bei der SBB interveniert (siehe Der Bund vom 14. November 2019).

Für die im Stadtbach- und Muesmattquartier und die im Inselareal wohnenden oder arbeitenden Menschen wird dieser Marsch zur «Welle» – und wieder zurück zum Quartier – zu einem ärgerlichen, bis zu 800 Meter langen Umweg, der in vielen Fällen täglich zurückzulegen ist. In Anbetracht des riesigen Aufwands und der Gesamtkosten für den Bahnhofumbau, der relativ geringen Kosten für die Überbrückung der letzten 25 Meter zwischen Perron-Ende und Stadtbachstrasse sowie der langen Bauzeit des Projekts «Zukunft Bahnhof Bern» ist der erwähnte Umweg für die betroffene Bahnkundschaft eine Zumutung, die mit Relationship und Marketing der ÖV-Anbieter kaum zu vereinbaren ist. Die beantragte Passerelle ist eine gute Lösung, den Reisenden lange Wege zu ersparen. Die SBB wird sich als kundenorientiertes Unternehmen auf diesen Vorschlag einlassen müssen. Das Quartier ist eine beliebte Wohnlage, bietet selbst eine nicht unerhebliche Zahl an Arbeits- und Studienplätzen und ist der kürzeste Weg zu diversen Instituten der Universität. Die zahlreichen Arbeitsplätze auf dem Areal des Inselspitals werden mit einer Passerelle zu Fuss deutlich besser erreichbar.

Begründung der Dringlichkeit: Das neue «Fingerdock» ist vor kurzem in Betrieb genommen worden. Handlungsbedarf ist somit dringend angesagt, sowohl im Interesse der SBB- und BLS-Kundschaft als auch im Interesse der Attraktivität des ÖV in Stadt und Kanton Bern. Falls die Umsetzung der Motion zusätzliche kantonale Mittel erfordert, wären diese in den nächsten Investitionsrahmenkredit öffentlicher Verkehr einzustellen. Dies kann nur mit einer raschen Behandlung des Vorstosses sichergestellt werden.

Antwort des Regierungsrates

Der Regierungsrat kann das Anliegen der Motionäre grundsätzlich nachvollziehen. Das verlängerte Perron und die neuen Gleise 49 und 50 ermöglichen, dass das Bahnangebot auch während dem laufenden Ausbau des Bahnhofs Bern (neuer Tiefbahnhof RBS und neue Publikumsanlagen SBB) vollumfänglich aufrecht erhalten werden kann. Für die betroffenen Nutzenden bedeutet die aktuelle Situation aber einen Umweg, insbesondere auch für Personen aus den angrenzenden Quartieren. Die Idee einer Passerelle liegt daher prima vista auf der Hand. Bereits eine erste grobe Überprüfung hat aber leider ergeben, dass die Annahmen der Motion punkto Machbarkeit, Kosten, Finanzierung und Potenzial viel zu optimistisch sind.

Die entsprechenden Abklärungen vor Ort ergaben punkto Machbarkeit, dass eine Passerelle zur Stadtbachstrasse aus Platzgründen nicht realisierbar ist. Die Stadtbachstrasse liegt 4 bis 5 Meter tiefer als eine Passerelle, welche über die Gleise zu liegen käme. Wie im Vorstoss dargelegt, wäre die Distanz vom Perronende zur Stadtbachstrasse mit rund 25 Metern relativ bescheiden. Allerdings ist die Breite der Stadtbachstrasse von rund 8 Metern (inkl. zwei schmalen Trottoirs) bei weitem ungenügend, um eine Treppe von der Passerelle auf Trottoirniveau anzulegen.

Lediglich im Bereich des Tunnelportals des Donnerbühlentunnels sind die Platzverhältnisse etwas grosszügiger, indem eine dreieckige Fläche mit einer Länge von rund 20 Metern und einer Breite von 10 Metern vorhanden ist. Auch diese Fläche ist aber klar ungenügend, um einen neuen Bahnhofzugang anzuordnen. In diesem Bereich wären 8 Gleise zu überqueren und die Spannweite betrüge 45 Meter. Der Bereich des Tunnelportals wird während dem Bahnhofumbau zudem teilweise als Lagerfläche für Baumaterialien verwendet und ist daher bereits belegt.

Das verlängerte Perron wurde zudem so dimensioniert, dass der Zugang für die Reisenden zu den Gleisen 49 und 50 gewährleistet ist. Die Personenströme eines neuen Bahnhofszugangs wären daher nach einer ersten Einschätzung von Seiten der SBB und des Bundesamtes für Verkehr kaum ohne grosse Anpassungen punkto Sicherheit zu bewältigen.

Die Realisierung einer Passerelle hätte Einfluss auf das laufende Bauprogramm und würde unter Umständen zu Verzögerungen führen. Soweit die Passerelle bzw. deren Zugang im konkreten Umfeld überhaupt realisierbar wäre, müsste zudem mit hohen Kosten gerechnet werden. Da faktisch ein neuer Bahnhofszugang geschaffen würde, müsste neben den Kosten für die Passerelle mit Zusatzkosten z.B. für Sicherheitsmassnahmen und Veloabstellplätze gerechnet werden. Gemäss ersten Schätzungen ist von einem zweistelligen Millionenbetrag auszugehen. Da es sich um eine Zusatzbestellung des Kantons handelt, würden weder Bund noch SBB zahlen. Die Kosten müsste vielmehr der Kanton übernehmen.

Schliesslich wäre das Potenzial aus den betroffenen Quartieren im Vergleich zur Gesamtreisendenzahl eher gering. Schätzungen gehen von rund 1% der Bahnreisenden aus, welche von einer Passerelle wesentlich profitieren würde. Das Länggassquartier hat bereits einen Zugang. Für den Anschluss der Insel wird derzeit eine Zweckmässigkeitsbeurteilung von Erschliessungsvarianten erarbeitet. Der Regierungsrat ist überzeugt, dass die derzeit laufende Abklärung der richtige Weg zur besten Lösung zur Erschliessung des Inselareals ist.

Die Abklärungen haben gezeigt, dass die Passerelle nicht machbar ist. Die vom Motionär gewünschten Abklärungen sind damit bereits erfolgt, deshalb empfiehlt der Regierungsrat die Annahme und gleichzeitige Abschreibung der Motion.

Verteiler

- Grosser Rat