

Interpellation Fraktion CVP/ARP (Daniel Lerch, CVP): Umsteigebeziehung Hauptbahnhof

Die SBB plant für Ende 2004 einen grossen Fahrplanwechsel. Um diesen zu realisieren, wurde ein gutes Projekt geopfert, das ein wichtiger Bestandteil des Masterplans war, die „Plattform West“.

Damit die Termine eingehalten werden können, baut die SBB jetzt die Perronverlängerung in Richtung Westen mit Welle. Am Empfangsgebäude wurden grosse Umbauten vorgenommen, die wesentliche Verbesserungen brachten. Das Bahnhofgebäude ist jetzt zur Stadt hin geöffnet. Als Gegenstück plant die Stadt den Bahnhofplatz. Alle diese Neuerungen sind darauf ausgerichtet, auswärtige Gäste besser zu empfangen.

Wir werden den Eindruck nicht los, dass bei all diesen Planungen die Anliegen der Pendler zweitrangig behandelt werden.

Wer von einer S-Bahnlinie auf eine andere wechselt, muss mit Anschlusszeiten bis zu 25 Minuten rechnen.

Die langen Wege zu Tram und Bus werden mit den nach Westen verlängerten Geleisen noch länger. Die Regionalzüge sollen neu im westlichen Bereich des Bahnhofs, unter der Schanzenbrücke halten. Die Hauptumsteigebeziehungen von BernMobil sind aber bei der Heiliggeistkirche, das heisst 500 Meter oder mehr von den Zug-Haltestellen entfernt.

Das sind keine Anreize zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr. Für die Stadt muss es aber erstes Ziel sein, Anreize zu schaffen, damit Pendler auf den öV umsteigen. Animation ist besser als Behinderungen und Verbote.

Mit dem Masterplan wurde vor 10 Jahren ein Grundkonzept ausgearbeitet, bei welchem die Stadt, die SBB, die Post, der Kanton, die Parteien und die Verbände mitgearbeitet haben. Er war die Grundlage für die Gesamtplanung des Entwicklungsschwerpunkts Bahnhof. Der regionale Pendlerverkehr war ein zentraler Bestandteil dieser Planung. Mit der letzten Planung scheint die SBB aber ihr eigenes Züglein zu fahren, gestützt auf das Bahnrecht und ohne die Stadt.

Wir stellen dem Gemeinderat folgende Fragen:

1. Ist der Gemeinderat in die Planung der SBB einbezogen worden?
2. Welche Haltung nimmt er bezüglich den Umsteigeverbindungen zwischen Bahn einerseits und Tram/Bus andererseits ein?
3. Ist der Gemeinderat bestrebt, die Umsteigebeziehungen bei der Planung des Bahnhofs zu verbessern? Will er diese auch auf den Zugverkehr ausrichten?
4. Wie will der Gemeinderat angesichts der zunehmenden Pendlerströme die Umsteigebeziehungen im Bereich der Schanzenbrücke auf Tram und Bus attraktiver gestalten?

Bern, 6. Mai 2004

Interpellation Fraktion CVP/ARP (Daniel Lerch, CVP), Daniel Kast, Ernst Stauffer, German Kalbermatten

Antwort des Gemeinderats

Der Fahrplanwechsel im Dezember 2004 bringt wesentlich mehr Veränderungen im Bahnangebot, als dies normalerweise bei Fahrplanwechseln der Fall ist. Mit den veränderten Fahrzeiten zwischen den grossen Städten geraten das gesamte Fahrplangefüge und die Abstimmung zwischen den verschiedenen Zugskategorien (z.B. zwischen Intercity-Zügen und der S-Bahn) in Bewegung. Der neue Fahrplan bringt infolgedessen nicht nur eine Angebotsverweiterung, sondern

auch veränderte Umsteigezeiten und Anschlüsse. Es trifft zu, dass für bestimmte Anschlüsse die Wartezeiten deutlich länger werden. Insgesamt wird aber das Bahnangebot trotzdem attraktiver. Die Attraktivität der Bahnangebote hängt wesentlich auch von der Attraktivität der Bahnhofzüge und -infrastruktur und von einer gut funktionierenden Transportkette vom Ausgangspunkt bis ans Ziel einer Reise ab.

In diesem Zusammenhang sind die Erneuerung des Aufnahmegebäudes, die Perronverlängerung und der neue Bahnhofzugang West („Welle“) sowie die geplante Erneuerung des Bahnhofplatzes und der Christoffelunterführung von grosser Bedeutung. Der Gemeinderat ist nicht der Auffassung, dass bei diesen Neuerungen die Anliegen der Pendler zweitrangig behandelt wurden oder werden.

Zu Frage 1:

Die Planung des neuen Westzugangs wurde nach dem Abbruch des Projekts „Plattform West“ von den SBB direkt in Auftrag gegeben und vorangetrieben. Eine enge Zusammenarbeit mit der Stadt entwickelte sich erst im Zusammenhang mit den flankierenden Massnahmen an der Schanzenstrasse.

Zu Frage 2:

Das Erarbeiten der Bahn-Fahrpläne ist Aufgabe der Bahngesellschaften und der Kantone. Die Einflussnahme der Stadt beschränkt sich auf Anmerkungen und Vorschläge im Rahmen der Fahrplan-Vernehmlassung. Auch aus der Sicht des Gemeinderats bringt der neue Fahrplan für Umsteigebeziehungen Bahn/Bahn nicht nur Verbesserungen. Die Kapazitätsgrenzen der Perronanlage und der Zufahrtsstrecken müssen aber zumindest kurz- und mittelfristig als einschränkende Rahmenbedingungen akzeptiert werden.

Beim Umsteigen von der Bahn auf Tram und Bus spielen Fahrpläne eine untergeordnete Rolle. Entscheidend ist vielmehr die Länge und die Attraktivität der Wegstrecke vom Bahnperon zur Tram- oder Bushaltestelle. Es wird erwartet, dass künftig nur noch rund zwei Drittel der Bahnreisenden die Perrons über das Aufnahmegebäude erreichen, während die übrigen den Westzugang benützen werden.

Zu Frage 3:

Sowohl das Projekt „Neuer Bahnhofplatz“ als auch die flankierenden Massnahmen der Stadt an der Schanzenstrasse bringen Verbesserungen für die Umsteigebeziehungen Bahn/Bus und Tram. Diese Verbesserungen sind allerdings nicht nur eine Frage von Metern und Sekunden. Die städtebauliche und räumliche Qualität des Umsteigeorts trägt ebenfalls massgeblich zum Erfolg des öffentlichen Verkehrs bei. Dass diesem Aspekt gegenüber von Baudenkmalern wie dem Burgerspital oder der Heiliggeistkirche besondere Beachtung geschenkt werden muss, erscheint dem Gemeinderat am Eingang zum Unesco-Weltkulturerbe der Berner Altstadt zwingend.

Zu Frage 4:

Die flankierenden Massnahmen an der Schanzenstrasse sind darauf ausgerichtet, zwischen der „Welle“ und dem Hirschengraben verschiedene gesicherte Querungsmöglichkeiten mit möglichst langen Grünzeiten für Fussgängerinnen und Fussgänger anzubieten. Angesichts der geforderten Kapazitäten für den Strassenverkehr (MIV, öV, Velo, Anlieferung) und der engen räumlichen Situation sind diesen Verbesserungen aber ebenfalls enge Grenzen gesetzt. Der Gemeinderat hat deshalb für das Gebiet eine Planungszone erlassen. Er will dadurch sicherstellen, dass bei der geplanten Umnutzung der heutigen Schanzenpost weitere Verbesserungen realisiert werden können.

Bern, 23. Juni 2004

Der Gemeinderat