

DIALOG Nordquartier

Quartierkommission Stadtteil V

Postfach 143
3000 Bern 22
www.dialognord.ch

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern
Generalsekretariat
z.H. Herrn Lorenz Schweizer
Reiterstrasse 11
3011 Bern

Bern, 14. Dezember 2010

ZBB – Zukunft Bahnhof Bern **Mitwirkungsbeitrag der Quartierkommission DIALOG Nordquartier, Stadtteil V**

1. Grundsätzliches zur Ausgangslage

- Als Quartierkommission vertreten wir die Anliegen des Nordquartiers. Folgende Mitwirkung betrifft grundsätzliche Anliegen und Bedenken rund um die Planung ZBB. Für eine Stellungnahme zu detailplanerischen Punkten fehlen uns die Grundlagen und das technische Know-how. Uns beschäftigen und interessieren die stadträumlichen Auswirkungen der ZBB-Planung auf die Stadt Bern und insbesondere die damit verbundenen Konsequenzen für das Nordquartier.
- Grosse Verkehrsvorhaben werden auf lange Sicht geplant und brauchen Jahrzehnte bis sie realisiert sind. Wie und zu welchen Gunsten sich die Mobilität entwickeln wird, kann über eine so lange Zeitspanne kaum vorausgesagt werden und die zukünftige Generation wird mit dem leben müssen, was wir heute planen und bauen. Grossprojekte, wie das Projekt ZBB sollten deshalb grundsätzlich möglichst flexibel aus- und abbaubar sein.
- Der heutige Standort Hauptbahnhof Bern bietet denkbar schlechte Voraussetzungen um diese Kriterien zu erfüllen. Umgeben von historischen Bauten und Plätzen und eingeeignet durch geographische Gegebenheiten, stellt sich vor allem die Überquerung der Aare als Nadelöhr heraus. Der heutige Standort kann nur mit enormem baulichem und finanziellem Aufwand ausgebaut werden und das auch nur begrenzt. Zudem spricht man bei der heutigen Situation von einem Durchgangsbahnhof (SBB) – genutzt

wird er ab vor allem als Kopfbahnhof. Allein eine Erweiterung Tiefbahnhof, ohne die geeigneten Zu- und Wegfahrtmöglichkeiten, schöpft die möglichen Kapazitäten nicht aus (Sackbahnhof).

- Die ZBB-Planung hat sich unseres Erachtens zu rasch und zu stark auf den Ausbau des Standortes Hauptbahnhof versteift. Es existieren unterdessen zig-Varianten, die den Knoten Hauptbahnhof via zwei neue Viadukte entlang der bestehenden Strecke zu lösen versuchen. Wir vermissen die planerische Weitsicht, welche grundsätzlich andere Standorte und Varianten prüft. Wenn Prof. Weidmann im ZBB-Gutachten schreibt: „Es gibt keine sinnvolle Alternative zur heutigen Lage des Bahnhofs Bern und der bestehenden Zufahrtsstrecken“, wissen wir nicht in welchem Kontext diese Aussage steht und welche weiterführenden Varianten tatsächlich zur Prüfung standen.
- Der Wirtschaftsstandort „Rail-City“ als Shopping-Meile, darf bei der ZBB-Planung nur eine untergeordnete Rolle spielen und keine Standort-Sachzwänge auslösen. Ein Bahnhof hat in erster Linie funktionale Zwecke und soll den Passagieren als optimaler Zubringer- und Umsteigeknoten dienen. Bei Platzbedarf muss Geschäftsraum zugunsten dem öffentlichen Interesse (den Passagierströmen) weichen.
- Eine detaillierte Prüfung der zur Verfügung stehenden Unterlagen lässt befürchten, dass die öffentliche Mitwirkung eine Alibiübung sein könnte:
 - Das Dokument „ZBB-Prozess im Überblick“ vom Nov. 2010 enthält in Schritt 4 (S.4) Arbeitsschritte, welche sich mit dem Mitwirkungsprozess überschneiden: Bereits bis Ende Oktober wurde der Variantenfächer überarbeitet und definitiv festgelegt – d.h. ohne die Argumente aus der Mitwirkung einzubeziehen. Diese werden frühestens ab Mitte Dezember 2010 verfügbar sein.
 - Die Länggassschleife ist erst kurz vor der öffentlichen Mitwirkung erstmals erwähnt und bereits abqualifiziert worden (z.B. an der Veranstaltung des Architekturforums vom 12.10.2010). Die Vermutung liegt nahe, dass infolge Zeitdrucks diese Variante nicht mit derselben Tiefe beurteilt wird wie die 3 „offiziellen“ Varianten. Jedenfalls wurden bisher vor allem fahrplantechnische Argumente ins Feld geführt – statt einer umfassenden Beurteilung (vgl. Pt. 2 unserer Stellungnahme).

2. Auswirkungen der ZBB-Planung auf das Nordquartier

2.1 Die Langfristlösungen A und C (Publikation: Der ZBB-Prozess im Überblick, Nov. 2010)

Die Langfristvarianten A und C gehen alle von einer „gebündelten Aarequerung mit dem Lorraineviadukt“ aus. Im Klartext würden die beiden neuen Viadukte einen krassen Eingriff ins Lorrainequartier bedeuten. Im nördlichen Teil müssten mehrere Häuser abgerissen werden, das Lorrainebad würde durch Lärm und Schattenwurf beeinträchtigt und massiv an Qualität verlieren. Vor einigen Jahren plante die Stadt das Lorrainebad aufzuheben. Infolge massiver Widerstände der Quartierbevölkerung hat die Stadt diese Idee sehr schnell fallengelassen. Der beliebte im Aaretalschutz liegende Grüngürtel, mit dem historischen Gebäude der alten Brauerei Gassner, dient der ganzen Stadt als wichtige Naherholungszone. Einerseits plant die Stadt eine Aufwertung des aarenahen Raums im Sinne der Wohnumfeldverbesserung (WUV), andererseits würde genau diese durch den neuen Viadukt zerstört. Der Protest der Bevölkerung wäre gewiss.

Der DIALOG Nordquartier lehnt den Bau zweier zusätzlicher sich neigender Viadukte, entlang der bestehenden Eisenbahnbrücke deshalb entschieden ab und somit auch die Varianten A und C., welche Voraussetzung dazu sind. Nebst dicht bewohnter Strassen (Jurastrasse / Randweg) würde die ganze intakte Quartierstruktur darunter leiden. Die Stadt Bern hat in ihrer Bauordnung ein Aaretalschutzgebiet festgelegt, welches sehr strenge Vorschriften aufweist. Ein neuer Lorraineviadukt widerspricht diametral all diesen Grundsätzen und Vorschriften. Eigentlich müsste sich die Stadt Bern mit allen Kräften gegen diese

Verschandelung wehren. Da sie das offensichtlich vernachlässigt, wird der DIALOG Nordquartier in dieser Hinsicht aktiv werden. Seit dem Debakel „Bärenpark“ ist auch Laien bewusst, dass das Bauen im Aarehang mit Risiken verbunden ist: Die stabilen Felsschichten liegen bekannterweise im Raum Lorraine sehr tief. Wenn also Pfeiler für Viadukte erstellt werden sollen, müssen sie fast bis auf Aareneiveau fundiert werden – kostspielig und risikobehaftet!

2.2 Die Langfristlösung B (Publikation: Der ZBB-Prozess im Überblick, Nov. 2010)

Die Platzierung eines neuen RBS-Tiefbahnhofes unter der HB-Perronhalle hebt die heutige RBS-Kopfbahnhofsituation auf. Ein RBS-Durchgangsbahnhof, mit Weiterführung gegen Süden hätte sicher eine Kapazitätssteigerung der S-Bahnen und eine Entlastung des HB zu Gunsten der SBB zur Folge so, dass durch eine ebenerdige Geleiseerweiterung Richtung Uni auf einen SBB-Tiefbahnhof verzichtet werden könnte. Die Zu- und Wegfahrtssituation auf dem Eisenbahviadukt Richtung Norden würde damit aber kaum entschärft. Eine Kombination mit der Lösung Länggassschleife könnte den Engpass beheben.

2.3 Die Länggassschleife: Der ZBB-Prozess im Überblick, Nov. 2010)

Die Länggassschleife hebt die Kopfbahnhofsituation im HB auf und schafft zusätzliche Kapazitäten. Zudem bietet die Schleife eine Bahnhofumfahrung für den Güterverkehr (keine Güterzüge mehr durch den HB) und entlastet den bestehenden Lorraineviadukt. Eine Aarequerung zwischen Wyler und Felsenau ist kurz und beeinträchtigt den Siedlungsraum im Nordquartier viel weniger als die doppelte Viaduktlösung entlang der bestehenden Eisenbahnbrücke und tangiert den Naherholungsraum Lorrainebad nicht mehr. Durch den Bau des Neufeld-Zubringers (Autotunnel) wurden die Möglichkeiten für wichtige Bahnstreckenführungen stark erschwert. Die bestehende, ebenerdige Geleiseführung profitiert von einer Länggassschleife und bringt mehr Kapazität für den HB. Der neue Tiefbahnhof bleibt aber ein Kopfbahnhof – ausser man könnte auch diesen über einen neuen Engehaldetunnel bedienen. Eine Option Engehaldetunnel ist aber kaum mehr möglich, obschon dieser auch eine grosse Entlastung bei den Bauarbeiten im HB ermöglicht hätte.

Fazit: Die Variante Länggassschleife bietet viele Optionen, die schrittweise realisiert werden können. Sie bietet sowohl die Möglichkeit, den HB ebenerdig als auch mittels Tiefbahnhof auszubauen und steigert die Kapazität beträchtlich. Der bestehende Viadukt würde entlastet und könnte konfliktfreier saniert werden. Vor allem ist die Variante Länggassschleife ohne zwei zusätzliche Viadukte im Aarehang viel quartiersverträglicher. Die Varianten A und C verbauen eine Länggassschleife endgültig!

Die Baukosten sind bei allen Projekten gigantisch. Bei der Variante Länggassschleife könnten die Arbeiten am besten etappiert und die Kosten über mehrere Jahre verteilt werden.

Zusätzlich noch zu prüfen:

2.4 Dezentrale Bahnhöfe für Fernverkehr – HB nur noch für S-Bahnen (siehe beiliegende Skizze)

Der heutige HB Bern wird von Norden und Osten über das Wankdorf und von Süden und Westen über den Güterbahnhof erschlossen. An diesen Punkten kommen jeweils alle Geleise zusammen bevor sie den HB erreichen. Das frühere Schlachthofareal (heute Wankdorf-City Planung) liegt ideal um den Fernverkehr aus nordöstlichen Richtungen abzufangen, zu bündeln und weiterzuleiten. Auch der Güterbahnhof könnte zu einem Personenbahnhof für die Züge aus südwestlichen Richtungen ausgebaut werden. Durch die beiden neuen Fernverkehrsbahnhöfe würde im HB viel Kapazität für den S-Bahnverkehr frei, welcher den Ost- und

West-Bahnhof und das Zentrum in schnellem Takt bedienen könnte. ESP-Wankdorf und Bümpliz / Bethlehem / Brünnen sind wichtige Siedlungsgebiete der Stadt Bern mit vielen Wohn- und Arbeitsplätzen, somit auch Ausgangs- und Zielort vieler Passagiere. Bei zwei dezentralen Bahnhöfen würde eine zusätzliche Aarequerung und somit neue Brücken hinfällig. Die beiden neuen Bahnhöfe mit den S-Bahnanschlüssen müssten einfache und schnelle Umsteigebeziehungen gewährleisten und wären einfach, funktional und zweckdienlich gebaut.

Eine dezentrale Bahnhoflösung würde den beschränkten Verkehrsknoten Hauptbahnhof entlasten, würde das Nordquartier und die Naherholungszonen im Aaretalschutz schonen und wäre sicher kostengünstiger. Zudem kann auf zukünftige Kapazitätsbedürfnisse, je nach Entwicklung der Mobilität, besser reagiert werden.

Schlussbemerkungen

Die Projektverantwortlichen des ZBB (inkl. die Vertrete/Innen von Stadt und Kanton) haben es bisher sträflich vernachlässigt, das Umfeld des Bahnhofs, insbesondere die Zu- und Wegfahrten samt deren Auswirkungen auf das Stadt- und Landschaftsbild gründlich zu beurteilen. Es scheint fast so, als ob man eisenbahntechnische Kriterien als „gottgegeben“ nehmen würde. Hingegen haben bisher die Auswirkungen auf das Nordquartier und seine Wohnbevölkerung kaum Einfluss auf das Entscheidungsverfahren gehabt. Wir werden ein wachsames Auge auf die nächsten Entscheide haben, um unsere Anliegen gebührend einzubringen resp. durchzusetzen.

Die vorliegende Stellungnahme wurde an der Vereinsversammlung vom Dezember 2010 von den Delegierten einstimmig verabschiedet. Wir hoffen mit diesem Mitwirkungsbeitrag dazu beizutragen, dass für die ZBB die richtige Lösung gefunden und erarbeitet werden kann. Für weitere Auskünfte stehen wir Ihnen unter info@dialognord.ch gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
DIALOG Nordquartier

Sig. Max Singer, Sekretär

Kopien an:

- Schweizerische Bundesbahnen SBB
- BLS AG
- Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS
- Stadt Bern Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün
- Stadtbildkommission