

### Interpellation

1876 Masshardt, Langenthal (SP-JUSO)  
Wasserfallen, Bern (SP-JUSO)

Weitere Unterschriften: 0

Eingereicht am: 31.08.2009

#### Wie weiter beim Bahnhof Bern?

Dass der Bahnhof Bern ausgebaut werden muss, wird von niemandem bezweifelt. Der zweitgrösste Bahnhof der Schweiz mit täglich mehr als 150'000 Pendlerinnen und Pendler stösst an seine Kapazitätsgrenzen. Besonders dringend muss der Ausbau der Publikumsanlagen, insbesondere beim bestehenden RBS-Bahnhof angegangen werden. Der Handlungsbedarf beim Bahnhof Bern steht somit ausser Frage und ein schrittweiser Ausbau ist sinnvoll.

Im Zusammenhang mit dem Gutachten von Professor Ulrich Weidmann sind jedoch Fragen hauptsächlich bezüglich Kosten-Nutzen Verhältnis des aktuellen Projekts ZBB entstanden. Dabei geht es um konstruktive Empfehlungen, um das Optimum für den Bahnhof Bern zu erreichen. Wir wollen alle dasselbe: Mit zügig umsetzbaren Verbesserungen die weitere Förderung des öffentlichen Verkehrs erreichen, den Standort Bern mit einem zukunftsfähigen Bahnhof stärken und dafür die nötigen Finanzmittel erhalten. Damit wir diese Ziele erreichen, lohnt es sich jedoch unseres Erachtens gewisse Fragen frühzeitig zu stellen und ihnen in der folgenden Planung Rechnung zu tragen.

Wir bitten deshalb um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. In welcher Form und in welchem Zeitrahmen wird die Regierung sicherstellen, dass auch bisher nicht favorisierte Varianten und neue Alternativen zum Ausbau des Bahnhof Berns noch ernsthaft in Betracht gezogen und in der nötigen Tiefe geprüft werden?
2. Inwiefern bzw. wie trägt die Regierung den Kritikpunkten seitens des ETH Gutachtens Rechnung? Wird das Projekt „Zukunft Bahnhof Bern“ auf Grund der Kritikpunkte allenfalls neu überarbeitet?
3. Wie gedenkt die Regierung konkret das Kosten-Nutzen-Verhältnis zu verbessern?
4. Wird dabei für den RBS Bahnhof auch eine Lösung geprüft, die von der Zukunft des künftigen Normalspurtiefbahnhofs unabhängig ist und welche lediglich die Optimierung des heutigen Standortes des RBS Bahnhofs will?
5. Werden Abklärungen zur zukünftigen Entwicklung des Schmalspurnetzes gemacht? Falls ja, gibt es dazu bereits erste Resultate?
6. Will der Kanton an einer Verlängerung der RBS-Linie festhalten wie beispielsweise nach Köniz (trotz Tramprojekt)?
7. Prüft die Regierung aufgrund des ETH-Gutachtens ebenfalls Alternativen zum Ausbau des Normalspurnetzes?
8. Untersucht die Regierung auch Alternativen zur parallelen Führung zum bestehenden Lorraineviadukt? Welche?

9. Wie stellt sich die Regierung zu einem Ausbau in Etappen? In welcher Reihenfolge?
10. Besteht ein übergeordnetes Konzept, eine Gesamtplanung für den Ausbau des Bahnknotens Bern?
11. Ist die Regierung für den weiteren Verlauf des Projektes bereit, regelmässig Zweitmeinungen von Experten einzuholen und mit einzubeziehen?

*Es wird Dringlichkeit verlangt.*

*Gewährt: 03.09.2009*

### **Antwort des Regierungsrates**

Der Bahnhof Bern ist der wichtigste Verkehrsknotenpunkt im Grossraum Bern. Dass er ausgebaut werden muss, ist – wie die Motionärin richtig festhält – unbestritten. Wesentlich ist dabei die Koordination des Ausbauprojekts mit der Stadt (Tram, Bus, Fuss- und Veloverkehr). Im Rahmen von "Zukunft Bahnhof Bern" (ZBB) entwickeln seit 2007 sämtliche wichtigen betroffenen Akteure ein integriertes Ausbauprojekt für den Bahnhof Bern. Unter der Leitung des Kantons Bern sind folgende Partner am Projekt beteiligt: Stadt Bern, SBB, RBS, BLS, Bernmobil, PostAuto Schweiz AG, Die Post, Grosse Schanze AG, Burgergemeinde Bern.

Eine erste Machbarkeitsstudie eines Ausbauprojekts mit folgenden Kernelementen für den Bahnhof Bern wurde im November 2008 der Öffentlichkeit vorgestellt:

- Bau eines neuen RBS-Bahnhofs
- Ausbau der bestehenden SBB-Hauptpassage
- Bau einer neuen Westpassage mit Ausgang in Richtung Bubenbergrplatz
- Planerische Sicherung eines neuen SBB-Tiefbahnhofs parallel zum neuen RBS-Tiefbahnhof (als möglicher zweiter Ausbauschnitt ab ca. 2030).

Gemäss Machbarkeitsstudie ist für den ersten Ausbauschnitt mit Kosten von rund einer Milliarde Schweizer Franken zu rechnen. Wie bei einem solchen Grossprojekt mit hoher Investitionssumme üblich, beschloss das Leitorgan ZBB (LO) in Absprache mit den Bundesbehörden, den vorgeschlagenen Lösungsansatz von der ETH Zürich (Prof. U. Weidmann) begutachten zu lassen.

Mitte Juni 2009 wurden die Ergebnisse des Gutachtens zusammen mit den weiteren Folgerungen für das Projekt vom Leitorgan ZBB verabschiedet und der Öffentlichkeit vorgestellt. In wichtigen Bereichen bestätigen die Gutachter den Lösungsansatz von ZBB:

- Der Handlungsbedarf wird bestätigt: Es braucht kurz- bis mittelfristig Ausbauten bei den Passagieranlagen und beim RBS-Bahnhof
- Der Bahnhof Bern ist am richtigen Standort: Alternativen sind weder technisch machbar, noch verkehrsplanerisch sinnvoll und von den Kosten her nicht tragbar.
- Die Ausbauten sind bahntechnisch und geologisch machbar: Die technischen und geologischen Rahmenbedingungen machen einen Tiefbahnhof in einer Tiefe von 25 Metern mit entsprechenden Kostenfolgen notwendig.
- Es gibt keine sinnvollen Alternativen zu den bestehenden Zulaufstrecken.
- Es ist sinnvoll, den RBS-Tiefbahnhof so zu planen, dass später ein SBB-Tiefbahnhof erstellt werden kann.

Das Gutachten deckt jedoch auch kritische Punkte des Projekts auf und nennt Optimierungsmöglichkeiten:

- Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist nicht angemessen: Das Projekt soll bezüglich der Kosten und der Nutzen optimiert werden. Im komplexen Umfeld des Bahnhofs sieht allerdings auch die ETH keine "Billiglösungen".
- Insbesondere sollen weitere Projektvarianten mit alternativer Lage des neuen RBS-Tiefbahnhofs beziehungsweise mit Entlastungsmöglichkeiten zum bestehenden Tiefbahnhof vertieft überprüft werden.
- Die Nachfrageprognosen werden als zu optimistisch beurteilt und sollen deshalb überprüft werden.

Gestützt auf diese Empfehlungen des ETH-Gutachtens werden nun im Rahmen von ZBB verschiedene Varianten zur Lösung der Kapazitätsengpässe im Bahnhof Bern vertieft untersucht. Bis Ende Oktober wollen die Projektverantwortlichen die Grundlagen für die zusätzlichen Abklärungen aufarbeiten und die Varianten definieren, die es in einem zweiten Schritt näher zu untersuchen und anhand von Kosten-Nutzen-Überlegungen und aktualisierten Nachfrageprognosen zu bewerten gilt. Bis Ende 2010 soll die Bestvariante vorliegen, die anschliessend planerisch vorangetrieben werden soll.

Die Frage der Finanzierung und Finanzierbarkeit steht bei allen Arbeitsschritten im Zentrum. Ab 2016 sollen erste Massnahmen baulich umgesetzt werden. Kurzfristig sollen zudem Massnahmen zur Beseitigung von Engpässen bei den Publikumsanlagen des bestehenden RBS-Tiefbahnhofs an die Hand genommen werden.

Alle Projektpartner stehen voll hinter dem Projekt ZBB. Zur Koordination mit den Bundesstellen gibt es neu eine Kontaktgruppe, in der das BAV und das ARE vertreten sind. Zur breiten Abstützung und Information wird eine Begleitgruppe einberufen, in der alle interessierten und betroffenen Akteure Einsitz nehmen. Die Begleitgruppe soll sich im Dezember 2009 ein erstes Mal treffen.

#### **Zu den Fragen im Einzelnen:**

1. Im Rahmen der Projektorganisation ZBB werden nochmals verschiedene Varianten geprüft. Dabei werden sämtliche Anregungen des ETH-Gutachtens aufgenommen und zusätzliche Varianten einbezogen. Bis Ende 2010 soll die Bestvariante bestimmt werden, die im Rahmen eines Vorprojekts weiter zu entwickeln ist.
2. Die Kritikpunkte des ETH-Gutachtens sind für die weitere Bearbeitung von zentraler Bedeutung. Zusätzliche Varianten werden vertieft untersucht und auf der Basis einer fundierten Bewertungsmethodik miteinander verglichen. Soweit die Untersuchungsergebnisse dies erfordern, wird das ursprüngliche ZBB-Projekt angepasst.
3. Auf der Kostenseite geht es insbesondere um die Frage, wie der im November 2008 präsentierte Lösungsvorschlag abgespeckt werden könnte. Im Zusammenhang mit dem ETH-Gutachten wurde zudem ein Vorschlag für einen Ausbau des bestehenden RBS-Tiefbahnhofs erarbeitet, der nun im Rahmen des Variantenvergleichs konkretisiert wird. Auf der Nutzenseite wird die Schaffung neuer Verbindungen geprüft.
4. Der Bahnhof ist ein Gesamtsystem, das nur funktioniert, wenn die einzelnen Teilsysteme aufeinander abgestimmt sind. Eine wichtige Prämisse von ZBB ist deshalb, dass ein Ausbau des RBS-Bahnhofs einen späteren Normalspurtiefbahnhof nicht verhindern darf. Im Rahmen der Variantenüberprüfungen werden auch Lösungen untersucht, die den Ausbau des RBS-Bahnhofs am heutigen Standort vorsehen. Wie einleitend erwähnt, werden zudem unabhängig von den Variantenüberprüfungen zusätzliche Massnahmen zur Beseitigung von Engpässen bei den Publikumsanlagen des bestehenden RBS-Tiefbahnhofs umgehend an die Hand genommen.

5. Das Projekt ZBB baut auf den grundsätzlichen Überlegungen übergeordneter Planungen auf, wie dem Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung der Region Bern, das die Entwicklungsrichtung des Verkehrssystems (Schiene und Strasse) im Grossraum Bern festgelegt. Parallel zum Projekt ZBB werden im Augenblick durch das Amt für öffentlichen Verkehr Überlegungen zur Liniennetzentwicklung des schienengebundenen öffentlichen Verkehrs im Kanton Bern angestellt. Erste Ergebnisse sind im Frühjahr 2010 zu erwarten und werden für den Variantenvergleich im Rahmen von ZBB zur Verfügung stehen.
6. Die Zweckmässigkeitsprüfung Bern hat klar gezeigt, dass zur Verbesserung der Erschliessung des Raums Bern Süd eine Umstellung der Buslinie 10 nach Schliern auf Tram, eine Verlängerung der Tramlinie 9 und Verbesserung bei der S-Bahn (15-Minuten-Takt bis Köniz, neue Haltestellen Waldegg und Kleinwabern) notwendig sind. Diese Massnahmen werden im Rahmen der Projekte Tram Region Bern und 2. Teilergänzung S-Bahn Bern umgesetzt. Für eine Verlängerung des RBS in Richtung Süden oder Westen besteht bis 2030 kein Bedarf, da verkehrliche Überkapazitäten und falsche Anreize für die Siedlungsentwicklung geschaffen würden. Trotzdem scheint es dem Regierungsrat sinnvoll, langfristige Entwicklungsoptionen aufrecht zu erhalten, falls dies nicht unverhältnismässige Aufwendungen bedingt.
7. Ja. Gewisse Varianten, die im Augenblick vertieft werden, würden auch zu einer Entlastung des Normalspurnetzes beitragen. In welchem Ausmass eine solche Entlastung möglich wäre, ist Gegenstand der Abklärungen. Die Option eines Normalspurtiefbahnhofs muss allerdings in jedem Fall bestehen bleiben.
8. Das ETH-Gutachten kommt in Übereinstimmung mit den Experten der SBB und dem ZBB-Bericht klar zum Schluss, dass ein allfälliger Kapazitätsausbau entlang der bestehenden Zufahrten zu erfolgen hat. Die bisherigen Abklärungen zeigen, dass keine sinnvolle Alternative zu einem neuen Lorraineviadukt bestehen. Dabei stehen allerdings noch die Ergebnisse zusätzlicher Abklärungen der SBB zu einer allfälligen Linienführung via Länggasse aus (so genannte Länggassschleife). Da der Zeitpunkt, wann ein Kapazitätsausbau notwendig wird, je nach untersuchter Variante unterschiedlich ist, kann heute noch nicht gesagt werden, wann ein neuer Viadukt erstellt werden müsste.
9. Ein Grossprojekt wie ZBB kann aus finanziellen aber auch aus baulichen Gründen nur in Etappen realisiert werden. Die Etappierbarkeit der Varianten ist daher zentral. Wichtig ist, dass die vordringlichen Probleme – die Engpässe bei den Publikumsanlagen SBB und RBS und beim RBS-Bahnhof – an erster Stelle gelöst werden können.
10. Mit ZBB soll ein übergeordnetes Konzept, eine Gesamtplanung für den Bahnknoten Bern ausgearbeitet und umgesetzt werden. Die Arbeiten stützen sich dabei auf vorhandene Planungen auf allen Ebenen ab (u. a. Rahmenplan SBB, Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung der Region Bern, ZEB).
11. Im Projekt ZBB sind alle für den Bahnhof Bern relevanten Akteure vertreten und können ihre Anliegen einbringen. Eine Begleitgruppe wird in Zukunft dafür sorgen, dass das Vorhaben noch breiter abgestützt ist. Ziel ist, im Rahmen der bestehenden Projektorganisation mit dem Know-how der Partner ein optimales Projekt zu entwickeln. Selbstverständlich wird es aber – wie bei solchen Projekten üblich – immer wieder notwendig und sinnvoll sein, das Wissen und die Zweitmeinung externer Expertinnen und Experten einzubeziehen.

**An den Grossen Rat**